TYGODNIK • 16.11.1975

CENA 3 ZŁ

46
1271

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

PRZEDSTAWICIELE LOTNICTWA WE WŁADZACH STOŁECZNEJ ORGANIZACJI PARTYJNEJ

W skład nowo wybranych władz stołecznej organizacji partyjnej weszli m.in. przedstawiciele lotnictwa. Członkami Komitetu Warszawskiego PZPR zostali: **Jerzy Duszczyk** — szlifierz-brygadzista z WSK „PZL" Warszawa II i gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski** — dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Zastępcą członka KW PZPR został **Marian Nasiłowski** — I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR z WSK „PZL" Okęcie. Członkiem Warszawskiej Komisji Rewizyjnej wybrano **Zbigniewa Chromińskiego** — I sekretarza Komitetu Zakładowego PZPR w PLL LOT.

III NARADA NOWATORÓW I RACJONALIZATORÓW WOJSK OPK

W jednym z wyróżniających się garnizonów Wojsk Obrony Powietrznej Kraju odbyła się III Narada Nowatorów i Racjonalizatorów Wojsk OPK, w której uczestniczył dowódca WOPK gen. dyw. pil. **Roman Paszkowski**. W toku obrad omówiono dotychczasowe osiągnięcia, zgłoszono liczne wnioski i propozycje oraz podsumowano piąty z kolei konkurs racjonalizatorski organizowany od lat w jednostce, która była gospodarzem narady.

Minister Obrony Narodowej przyznał pięciu oficerom WOPK tytuły i odznaki „Zasłużonego Racjonalizatora Wojskowego", a 24 osoby z Wojsk OPK otrzymały tytuły i odznaki „Racjonalizatora Wojskowego".

BORYS JEGOROW W POLSCE

Znany kosmonauta radziecki dr **Borys Jegorow** przebywał na początku listopada w naszym kraju. Gościł on m.in. w województwie katowickim, gdzie zwiedził teren budowy huty „Katowice" oraz spotkał się z młodzieżą w Pałacu Młodzieży, ze studentami i pracownikami nauki Uniwersytetu Śląskiego.

Borys Jegorow był również gościem honorowym Studia Radzieckiego Telewizji Polskiej w Warszawie.

NOWA SZYBOWCOWA KADRA NARODOWA

Na podstawie wyników roku bieżącego Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL zaproponowała Zarządowi Głównemu stowarzyszenia — do zatwierdzenia — skład osobowy szybowcowej kadry narodowej na 1976 rok. Oto kandydatury: **Julian Ziobro** (Krosno), **Henryk Muszczyński** (Ostrów Wlkp.), **Franciszek Kępka** (Bielsko-Biała), **Henryk Poźniak** (Stalowa Wola), **Stanisław Witek** (Wrocław), **Edward Makula** (Katowice), **Marek Małolepszy** (Radom), **Stanisław Wujczak** (Leszno), **Mirosław Królikowski** (Warszawa), **Wiktor Sznurowski** (Warszawa), **Janusz Gogala** (Wrocław), **Stefan Makne** (Poznań), **Pelagia Majewska** (Warszawa), **Jerzy Makula** (Rybnik), **Hanna Badura** (Bielsko-Biała), **Henryk Tobola** (Słupsk), **Adela Dankowska** (Leszno), **Maria Popiołek** (Kraków), **Janusz Centka** (Leszno), **Stanisław Kluk** (Stalowa Wola), **Halina Rynkiewicz** (Warszawa), **Edward Popiołek** (Kraków), **Jan Madejczyk** (Warszawa), **Stanisław Zientek** (Bielsko-Biała).

WZNOWIENIE LOTÓW NA LINII WARSZAWA — BYDGOSZCZ

Po przerwie spowodowanej pracami modernizacyjnymi na bydgoskim lotnisku wznowiono 3 listopada br. regularną komunikację lotniczą na trasie Warszawa — Bydgoszcz. Samoloty PLL LOT latają na niej dwa razy dziennie tam i z powrotem.

LISTOPADOWY TELEWIZYJNY „MAGAZYN LOTNICZY"

Wrocławski Ośrodek TV przedstawił 2 listopada w programie II telewizji (14.05) kolejne wydanie comiesięcznego telewizyjnego „Magazynu Lotniczego" pod redakcją **Henryka Pacha**. W półgodzinnej emisji przeprowadzono m.in. rozmowę z płk. **K. Pogorzelskim** na temat roli śmigłowców w wojsku i w gospodarce narodowej, pokazano reportaż z warszawskich zakładów „Omig", gdzie wytwarzane są m.in. rezonatory kwarcowe dla potrzeb radiokomunikacji lotniczej, przedstawiono redakcję tygodnika „Wiraże" oraz fragmenty spotkania w klubie „Korelat" w Oleśnicy, jakie odbyło się tam z lotniczkami z okazji Międzynarodowego Roku Kobiet. W końcowej części „Magazynu" nadano fragmenty występów Orkiestry Reprezentacyjnej Wojsk Lotniczych i Zespołu Estradowego „Eskadra". Program ozdobił humorem lotniczym **Wiesław Fuglewicz**. Redakcja otworzyła także kawiarenkę „Magazynu Lotniczego", do której pragnie zaprosić lotników na emeryturze i oczekuje zgłoszeń kandydatów od telewidzów.

DELEGACI NA VII ZJAZD PZPR

Obradująca w Katowicach wojewódzka konferencja PZPR wybrała m.in. delegatem na VII Zjazd Partii **JANA CHYLIŃSKIEGO** — zastępcę przewodniczącego Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, wiceprezesa Zarządu Głównego Aeroklubu PRL.

Na konferencji przedzjazdowej warszawskiej organizacji PZPR delegatami na VII Zjazd Partii wybrano m.in.: **RYSZARDA JĘDRZEJEWSKIEGO** — ślusarza z WSK „PZL" Okęcie, gen. dyw. pil. **ROMANA PASZKOWSKIEGO** — dowódcę Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i **JERZEGO SOBISIA** — tokarza z WSK „PZL" Warszawa II.

Delegatem na VII Zjazd PZPR z województwa bielskiego został wybrany **JÓZEF ZACNY** — tokarz z Wytwórni Silników Wysokoprężnych „PZL" w Andrychowie.

W SKRÓCIE

● **Śmigłowce** Mi-2 Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych „Aeropol" wykonają do końca bieżącego roku około 100 lotów patrolowych na zlecenie Warszawskich Okręgowych Zakładów Gazownictwa.

● **Śmigłowiec** sanitarny zespołu krakowskiego będzie od połowy grudnia do końca sezonu zimowego pełnił w Zakopanem stały dyżur dla potrzeb ratownictwa górskiego.

● **Para pilotów** — instruktorów Aeroklubu Łódzkiego, **Anna Przybyła** i **Tomasz Kaczyński**, zawarli w październiku związek małżeński. Nasze najlepsze życzenia.

● **Szybownicy** Aeroklubu Gliwickiego wylatali w tym roku ponad 1 200 godzin.

WYDAWNICTWA

● M. WOJEWÓDZKI — **„Akcja V-1, V-2"**. Wydawnictwo „Pax" — 1975. Trzecie wydanie znanej książki o kulisach sensacyjnego epizodu z II wojny światowej — historii rozszyfrowania tajemnicy nowej broni Hitlera. V-1 i V-2, przez polski ruch oporu. Str. 548, cena 90 zł.

● W. KRÓL — **„Pod niebem Tunezji"**. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1975. Miniatury lotnicze. Opowieść o walkach polskich pilotów w Tunezji w czasie II wojny światowej. Str. 140, cena 12 zł.

ZGONY

2 listopada 1975 r. zmarł, w wieku 60 lat, **LUDWIK BARTŁOMIEJ WIDAWSKI**, kpt. pil. rez., pilot sportowy, długoletni pracownik lotnictwa cywilnego, Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, b. Główny Inspektor Ruchu Lotniczego, sekretarz Państwowej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej Ministerstwa Komunikacji, długoletni działacz Aeroklubu Warszawskiego i członek jego władz, odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi.

WYNIKI KONKURSU NA SZKIC SCENARIUSZA FILMOWEGO SERIALU TELEWIZYJNEGO

Rozstrzygnięty został, ogłoszony m.in. na łamach „Skrzydlatej Polski", konkurs na szkic scenariusza filmowego serialu telewizyjnego, organizowany przez Klub Twórców Lotniczych, przy współudziale Naczelnej Redakcji Programów Filmowych Telewizji Polskiej i Ministerstwa Komunikacji.

Jury konkursu w składzie: prof. **J. Bossak**, red. **J. Janicki, A. Braun, H. Drapella** i **H. Żwirko** przyznało nagrody i wyróżnienia, które otrzymali: **Zbigniew Neugebauer, Bogdan Bartnikowski, Wiktor Wionczek** i **Władysław Szumowski**. (ż)

UWAGA PRENUMERATORZY

Czas opłacić prenumeratę „Skrzydlatej Polski" NA ROK 1976. O warunkach prenumeraty informują i wpłaty na prenumeratę — najdalej DO 25 LISTOPADA BR. — przyjmują Oddziały RSW „Prasa—Książka—Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele.

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- KOPALNIA DEWIZ
- POLSKIE BADANIA KOSMOSU
- SREBRNY MEDAL POLAKÓW W MISTRZOSTWACH EUROPY
- SU — JAK SUCHOJ
- ORBITY WSPOŁPRACY
- BRNO-75: UNIWERSALNY

NASZA OKŁADKA:

Międzynarodowy port lotniczy w Warszawie na Okęciu. Jedna z załóg udaje się do swego samolotu. Czeka ją daleki rejs.

Zdjęcie: JERZY MICHALSKI

NA HORYZONCIE

DLA WOJSKA, LOTNICTWA I KRAJU

W Warszawie odbyła się niedawno okolicznościowa uroczystość z okazji 25-lecia Zarządu Lotniskowego Wojsk Lotniczych oraz Wojskowego Biura Studiów i Projektów Lotniskowych. Obie te instytucje, powołane do życia w 1950 r., zaczęły swą działalność w okresie, kiedy to na wyposażenie naszego ludowego lotnictwa zaczęły wchodzić samoloty odrzutowe.

Fakt ten, o znaczeniu dziś już historycznym, wymagał nowoczesnych lotnisk i zmiany ich wyposażenia, m.in. o wiele dłuższych dróg startowych o odpowiedniej nawierzchni. W naszej technice lotniczej były to zmiany wręcz rewolucyjne (nie bójmy się tego określenia). Zarząd i Biuro zaczęły więc realizować nowe koncepcje budowy i modernizacji lotnisk, a za tym szedł burzliwy rozwój mechanizacji prac budowlanych i konserwacyjno-naprawczych, aby sprostać wymogom współczesnego lotnictwa wojskowego.

Dziś z perspektywy ćwierćwiecza, można ocenić jak wielką rolę odegrały obie te instytucje wojskowe, jak ważny jest ich dorobek w modernizacji lotnictwa wojskowego. Mówiąc bowiem o nowoczesności naszych sił powietrznych, zwykle mamy na myśli pod i naddźwiękowe odrzutowce i ich znakomitych pilotów, rzadziej natomiast uświadamiamy sobie całą złożoną infrastrukturę lotniczą, która tak w wojsku i w lotnictwie cywilnym ma kapitalne znaczenie.

Inżynierowie i konstruktorzy w stalowych mundurach oraz pracownicy cywilni z Zarządu i Biura mają swój znaczący wkład nie tylko dla wojska. Obok urządzeń o przeznaczeniu ściśle wojskowym, projektowali oni również wiele innych obiektów dla lotnictwa cywilnego, przemysłu lotniczego i aeroklubów, które tę pomoc zachowają we wdzięcznej pamięci. Wymieńmy tu chociażby halę produkcyjną dla WSK „PZL" w Mielcu, lotnisko komunikacyjne w Rębiechowie, ośrodek kondycyjny dla pilotów „Gronik", ośrodki wczasowe w Świerkocinie, Darłówku i Szerokim Borze oraz obiekty dla WKS „Legia".

Trzeba podkreślić i to, że dla uczczenia VII Zjazdu partii kadra Zarządu Lotniskowego WL, po wnikliwej ocenie swych sił i możliwości, postanowiła zwiększyć wykonanie tegorocznego planu produkcji o pięć procent, jak również wykonać ponadplanowe nieodpłatne dokumentacje techniczno-projektowe dla wojska i instytucji cywilnych. Wartość czynu, w którego realizacji biorą także udział pracownicy Wojskowego Biura Studiów i Projektów Lotniskowych, szacuje się na 1 milion 700 tysięcy złotych.

Jubilaci z Zarządu Lotniskowego Wojsk Lotniczych oraz Wojskowego Biura Studiów i Projektów Lotniskowych zasłużyli się dla wojska, lotnictwa i kraju.

Ikarus

„Jantary" polskiej ekipy na lotnisku fińskiego centrum lotniczego w Räyskälä, gdzie w czerwcu 1976 r. odbędą się XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata. Zdjęcia: Tadeusz Rejniak

FINLANDIA coraz bliżej

Już za niecałe osiem miesięcy najlepsi polscy szybownicy ze swymi nowymi „Jantarami" płynąć będą przez Bałtyk promem z Gdańska do Helsinek. Ze stolicy Finlandii udadzą się drogą kołową na północny-zachód, by po stu kilometrach jazdy znaleźć się w Räyskälä — fińskim centrum lotniczym, gdzie w dniach od 13 do 27 czerwca 1976 r. odbędą się XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata (poprzedzone tygodniowym, oficjalnym treningiem).

Mistrzostwa spowodowały, że począwszy od ubiegłego roku na Finlandię zwrócone są oczy najlepszych szybowników wszystkich liczących się w tej dyscyplinie krajów. Studiują oni typy pogody w krainie tysiąca jezior i tamtejsze warunki terenowe pod kątem możliwości jak najbardziej skutecznego latania bezsilnikowego. W parze z teorią idzie praktyczne poznawanie fińskiego nieba. Wielu, jeśli nie większość potencjalnych uczestników mistrzostw świata w 1976 r. zdołała przeprowadzić w Finlandii swój powietrzny rekonesans. Pokaźna ich część startowała w rozegranych dwukrotnie w Räyskälä w czerwcu 1974 i 1975 roku, Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych. Inni, latając indywidualnie, poznawali miejscowe warunki, a jeśli nadarzyła się okazja, próbowali przelotów rekordowych. To właśnie w Finlandii, wiosną tego roku, zachodnioniemiecki pilot **Hans Werner Grosse** jako pierwszy na świecie przeleciał na szybowcu trasę trójkąta ponad 1000 kilometrów.

Fińskie próby szybowników świata potwierdziły, że w kraju przyszłorocznych mistrzostw występują dość często warunki, pozwalające na podejmowanie najbardziej ambitnych prób. Średnie wznoszenia 3—5 m/s przy podstawach chmur 2000——2500 m i widzialności 80—100 km nie są tam wcale rzadkością. Przekonali się o tym również nasi piloci, którzy mieli okazję przeprowadzenia rekonesansu w Finlandii, na własnych „Jantarach". W Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Räyskälä w 1974 r. latał i zwyciężył w klasie standard **Henryk Poźniak**, a w roku bieżącym, w tejże samej klasie, w swym rekonesansowym starcie, triumfował **Franciszek Kępka.** Oprócz F. Kępki, w Finlandii latali w br. także **Julian Ziobro, Stanisław Witek** i **Stanisław Zientek.** Startując na zmianę na jednym „Jantarze-1", wywalczyli nawet w klasie otwartej czwarte miejsce. Miejsce w zawodach było jednak tym razem sprawą drugorzędną. Liczyła się przede wszystkim możliwość najpełniejszego rozeznania warunków do lotów szybowcowych nad specyficznym terenem, pełnym niezliczonych jezior i nieobjętych okiem masywów leśnych, gdzie niełatwo znaleźć miejsce do przygodnego i przy tym w pełni bezpiecznego lądowania. Były to więc starty ze wszech miar pożyteczne. Tym cenniejsze, że oprócz pilotów, w Finlandii praktykowali także przedstawiciele służb naziemnych, które jak wiadomo mają swój znaczący udział w batalii pilotów o tytuły mistrzów świata.

Można więc mówić, że polscy szybownicy mają pełne rozeznanie terenu przyszłorocznej walki o najcenniejsze trofea. Z polskich pilotów, którzy wystartują w XV SMŚ, tylko H. Muszczyński nie latał w Räyskälä. Przypomnijmy raz jeszcze ustalony ostatnio skład reprezentacji Polski na mistrzostwa w Finlandii:

klasa otwarta — JULIAN ZIOBRO i HENRYK MUSZCZYŃSKI;

klasa standard — FRANCISZEK KĘPKA i HENRYK PÓŹNIAK.

Największymi sukcesami na arenie międzynarodowej pochwalić się może **Franciszek Kępka** z Aeroklubu Bielsko-Białskiego, którego każdy z czterech dotychczasowych startów w mistrzostwach świata kończył się zdobyciem brązowego medalu. Starty w rywalizacji o miano najlepszego na świecie mają także na swym koncie: **Henryk Muszczyński** z Aeroklubu Ostrowskiego (Leszno, 1968) i **Henryk Poźniak** z Aeroklubu Stalowowolskiego (Weikerie, 1974). Debiutantem w mistrzostwach świata będzie natomiast **Julian Ziobro** z Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie. Aktualny mistrz Polski w klasie otwartej jest jednak pilotem nie mniej doświadczonym niż jego koledzy z reprezentacji. Między innymi odniósł kilka znaczących sukcesów zagranicznych.

Pilotem rezerwowym jest **Stanisław Witek** z Aeroklubu Wrocławskiego, aktualnie drugi wicemistrz Polski w klasie otwartej.

Do startu w Finlandii reprezentanci przygotowują się pod okiem wieloletniego i doświadczonego trenera **Józefa Dankowskiego.** Bogaty cykl przygotowań przewiduje m.in. zgrupowanie wiosną 1976 r. w Olsztynie, skąd piloci wyruszać będą na trasy, wyznaczane nad mazurskimi jeziorami i lasami, a więc nad terenem, przypominającym krajobraz fiński. Właśnie podczas wiosennego zgrupowania nasi reprezentanci mają nadzieję zasiąść już za sterami egzemplarzy szybowców, na których wystartują potem w Räyskälä. Mają to być zmodyfikowane wersje „Jantara-1" i „Jantara-Standard", nad którymi obecnie pracują wielce zasłużone polskiemu szybownictwu i jak dotąd niezawodne Zakłady Szybowcowe w Bielsku-Białej. Jak zawsze tak i tym razem reprezentacyjni piloci oraz liczni miłośnicy szybownictwa liczą na bielskie SZD, któremu w ambitnej pracy pomogą zapewne wszyscy, od których chociażby w najmniejszym stopniu zależy przygotowanie szybowców dla naszej ekipy na kolejne mistrzostwa świata. Mamy nadzieję, że nasi reprezentanci, tak jak w wielu poprzednich mistrzostwach, również w Finlandii zaprezentują najnowsze osiągnięcia polskiego przemysłu lotniczego w zakresie budowy szybowców z jak najlepszej strony.

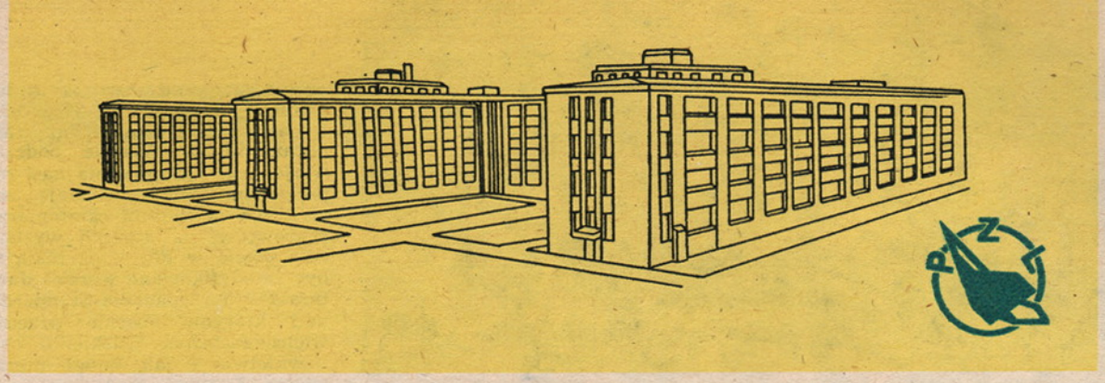
Mocnej reprezentacji polskich pilotów na XV SMŚ pomagać będzie doświadczona i wypróbowana ekipa naziemna. W jej skład wchodzić będą:

nawigatorzy — Stanisław Witek (jednocześnie pilot rezerwowy), **Stanisław Zientek, Bohdan Jancelewicz i Andrzej Kmiotek;**
kierowcy samochodowi i zarazem mechanicy — Mieczysław Wilczak, Jerzy Śmielkiewicz, Jan Uczniak i Witold Poniży;
pomocnicy-specjaliści — Józef Dankowski (trener), **Janusz Becker** (szef techniczny), **Kazimierz Mikołajczyk** (mechanik szybowcowy) i **Zenon Korsak** (specjalista radia i osprzętu).
Kierownikiem ekipy będzie **Tadeusz Rejniak,** pełniący tę funkcję od lat, przez szereg kolejnych mistrzostw świata.

Aeroklub PRL wysyła więc na XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata najlepszą ekipę, na jaką aktualnie go stać. Nie ma co ukrywać, że już teraz wszyscy liczymy na dobry występ naszych reprezentantów w Räyskälä, chociaż jednocześnie zdajemy sobie sprawę z wyjątkowo trudnego zadania jakie przed nimi stoi. Przy rozważaniu szans warto bowiem pamiętać, że do walki o tytuły szykuje się kilkudziesięciu (ok. 80) pilotów z całego świata i że pokaźna ich część wystąpi w roli faworytów. Dotychczasowe sukcesy Polaków każą mieć nadzieję, że do tego ekskluzywnego grona zaliczyć będzie można także naszych reprezentantów.

HENRYK KUCHARSKI

Prom z Gdańska wpływa do zatoki, na której przeciwległym brzegu rozłożył się port morski stolicy Finlandii, Helsinek.



Rozmawiamy z delegatem na VII Zjazd PZPR, przedstawicielem Kombinatu PZL-HYDRAL we Wrocławiu Mieczysławem GOLĄ, monterem-mechanikiem osprzętu lotniczego.

Dumny jestem z pracy dla lotnictwa

Na przedzjazdowej konferencji partyjnej Kombinatu PZL-Hydral we Wrocławiu, która odbyła się 10 października br., wybrano delegatem na VII Zjazd Partii 32-letniego Mieczysława Golę, I sekretarza POP, jednej z 24 Podstawowych Organizacji Partyjnych działających na terenie Kombinatu.

Mieczysław Gola jest cenionym pracownikiem i aktywnym członkiem PZPR. Do Partii wstąpił w 1965 r. Przez trzy kadencje był grupowym – dużego zespołu liczącego 30 członków PZPR. Już wtedy wyróżniono go za działalność partyjną. Był także członkiem Komisji Rewizyjnej Komitetu Zakładowego PZPR Kombinatu. Obecnie jest członkiem plenum KZ PZPR, I sekretarzem POP, członkiem Rady Robotniczej Kombinatu jak również Komitetu Osiedlowego dzielnicy Wrocław Psie-Pole.

Po ukończeniu Zasadniczej Szkoły Zawodowej w 1962 r. rozpoczął pracę, a w styczniu 1964 r. przeniósł się do Kombinatu PZL-Hydral we Wrocławiu. Zatrudniony jest jako monter-mechanik osprzętu lotniczego Wydziału Montażu. Pracując i jednocześnie podnosząc kwalifikacje zawodowe ukończył kurs mistrzowski. W okresie wieloletniej, nienagannej pracy zawodowej dał się poznać jako zdolny, wysoko wyspecjalizowany pracownik Kombinatu. Cechuje go ambicja zawodowa. Cieszy się zaufaniem oraz autorytetem zarówno wśród członków PZPR jak i bezpartyjnych, wśród pracowników i kierownictwa Kombinatu. Nie tylko. Wyborcy powierzyli mu mandat również i za właściwe podejście do wykonywanych obowiązków zawodowych oraz partyjnych, prawidłowy stosunek do ludzi, rozwagę i odwagę w stawianiu słusznych spraw, a także inicjatywę.

Mieczysław Gola jest przedstawicielem ludzi dobrej roboty Kombinatu. Jego działaniu należy przypisać wzrost autorytetu POP, której jest I sekretarzem. Następuje bowiem szybki wzrost ilościowy tej organizacji, jak również umacnia się jej trzon robotniczy.

Kilka dni po wyborze Mieczysława Goli. delegatem na VII Zjazd PZPR, nasz przedstawiciel odwiedził Kombinat PZL-Hydral we Wrocławiu.

– Gratulujemy wyboru – zwracamy się do Mieczysława Goli.

— Dziękuję.

– Dowiedzieliśmy się, że Towarzysz jest pracownikiem największego wydziału Kombinatu...

– Tak. O jego charakterze może świadczyć fakt, że do pracy w tym wydziale przyjmowane są wyłącznie osoby ze średnim wykształceniem zawodowym. W większości rekrutują się one spośród absolwentów Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu. Poziom wiedzy osób z którymi stykam się na co dzień, nakłada na mnie obowiązek – ciągłego samokształcenia się. Wymaga to dużej dyscypliny, wysiłku i pracy nad sobą. Niestety, mimo chęci kontynuowania nauki w szkole średniej, nie mogłem jej rozpocząć, ze względów ode mnie niezależnych. Mam jednak zapał i silne postanowienie uzyskać dyplom technika.

– Czy praca zawodowa daje Wam Towarzyszu, zodowolenie?

– Bardzo. Jestem dumny z pracy dla lotnictwa. Jest ona jednak – mam na myśli nasz wydział – bardzo specyficzna, dokładna i odpowiedzialna. Proszę mi wierzyć, jest tak naprawdę. W pracy swej nie możemy się mylić. Nasze czynności, krótko mówiąc operacje montażowe, są sprawdzane stokrotnie.

– Czy można tę pracę przyrównać do innych czynności wykonywanych przez człowieka?

– Przypominają one raczej czynności wykonywane przez sapera. Wypływa to z dużej precyzji w czasie montażu, w tym także niezwykłej czystości. Pracujemy niemalże w białych rękawiczkach i w lśniących od bieli fartuchach. Montowanym przez nas elementom stawia się bowiem bardzo wysokie wymogi technologiczne.

– Przejdźmy do osiągnięć Kombinatu w okresie między VI a VII Zjazdem Partii. Czy można o nich mówić z uznaniem?

– Jak najbardziej. W tym przypadku muszę podkreślić ofiarność naszych członków partii, którzy swoim zaangażowaniem, podstawą i uporem walnie przyczynili się do urzeczywistnienia uchwał VI Zjazdu. Nie tylko. Chcę także podkreślić duże oddanie całej załogi Kombinatu, która wniosła realny wkład w wykonanie określonych, zresztą niełatwych, zadań gospodarczych i społecznych w okresie między VI a VII Zjazdem naszej partii. Zadania gospodarcze Kombinatu charakteryzowały się bardzo wysoką dynamiką. Produkowane przez nasz Kombinat wyroby mają zastosowanie w wielu ważnych gałęziach przemysłu, istotnych dla gospodarki narodowej. Produkcję naszą przeznaczamy bowiem nie tylko dla potrzeb kraju, ale również na eksport. Tak dla krajów RWPG jak i na rynki wysoko rozwiniętych krajów kapitalistycznych. Potrzeby naszych odbiorców krajowych i zagranicznych rosną bardzo szybko i wyznaczają wysokie tempo wzrostu produkcji Kombinatu. W bieżącym pięcioleciu uzyskaliśmy 2,5-krotny wzrost produkcji przy wroście zatrudnienia o 30% i wydajności pracy o 91%. Średnie płace w tym okresie wzrosły o ok. 40%.

– A wprowadzenie nowego systemu ekonomiczno-finansowego?

– Właśnie. Załoga Kombinatu uzyskała szczególnie korzystne wyniki w ostatnich trzech latach, czyli po wprowadzeniu nowego systemu ekonomiczno-finansowego. Średnioroczny przyrost produkcji dodanej w latach 1973–75 ukształtuje się na poziomie 25%, a zysku netto na poziomie 50%, przy średniorocznym tempie przyrostu wydajności pracy o 15% i przyroście zatrudnienia 5%. Dobre wyniki gospodarcze umożliwiły podniesienie płac załogi w tych latach w tempie dwukrotnie wyższym w porównaniu do lat ubiegłych. Reasumując pragnę podkreślić, że wprowadzenie nowego systemu ekonomiczno-finansowego zmobilizowało załogę Kombinatu do lepszej, bardziej efektywnej pracy oraz poszukiwania rezerw.

– Słyszałem o podejmowaniu przez załogę Kombinatu dodatkowych zobowiązań produkcyjnych...

– Jednym z przejawów właściwej postawy naszej załogi jest podejmowanie dodatkowych zadań produkcyjnych. I tak, na przykład, w 1973 r. wartość wykonanej produkcji podjętej w wyniku zobowiązań wyniosła 12,6 mln zł, w 1974 r. osiągnęła 21 mln zł, w roku bieżącym natomiast realizujemy pomyślnie zobowiązania dodatkowej produkcji ponadplanowej w wysokości 25 mln zł. Wszystko to umożliwi Kombinatowi wcześniejsze wykonanie planu 5-letniego.

– Czy wysoka dynamika produkcji i przekraczanie planów w pełni pokryje zapotrzebowanie naszych odbiorców krajowych i zagranicznych?

– Niestety nie. Potrzeby odbiorców są ogromne. Kombinat natomiast, mimo przekroczenia planów, dodatkowej produkcji – nie jest w stanie zaspokoić potrzeb odbiorców. Przykładowo powiem, że w planie na rok 1976 założono dynamikę potrzeb odbiorców na poziomie około 115%, gdy tymczasem dynamika potrzeb odbiorców wynosi ok. 160%. Stajemy więc przed ważnym problemem szukania dróg i możliwości zwiększenia dotychczas zaplanowanych rozmiarów produkcji.

Rysunek u góry przedstawia zabudowania Kombinatu PZL-Hydral we Wrocławiu; poniżej – samolot produkcji polskiej TS-11 „Iskra".

NA FORUM RWPG

AUTONOMIA LOTNICTWA CYWILNEGO

Jak już informowaliśmy Czytelników w nr 40/1975 „Skrzydlatej" — na początku października br. zakończyło się w Moskwie pierwsze posiedzenie Stałej Komisji Lotnictwa Cywilnego RWPG, utworzonej na bazie Sekcji Transportu Lotniczego, jaka działała dotąd w ramach Stałej Komisji Transportowej RWPG. Tak więc Sekcja Transportu Lotniczego wyraźnie zaawansowała w hierarchii organów RWPG. W konsekwencji jej uchwały i decyzje nie będą podlegać zatwierdzaniu przez Stałą Komisję Transportową. Jest to zmiana bardzo istotna. Bardziej dociekliwych obserwatorów życia lotniczego zaintryguje natomiast rzecz chyba jeszcze istotniejsza i znajdująca już wyraz w samej zmianie nazwy tej specyficznej komórki. A więc była **Sekcja Transportu Lotniczego,** a jest **Stała Komisja Lotnictwa Cywilnego.** Oznacza to, iż na forum RWPG dostrzeżono, że lotnictwo cywilne jako całość stało się organizmem brzemiennym w tyle specyficznych potrzeb i możliwości, iż niezbędnym stało się przyznanie mu daleko idącej autonomii wychodzącej wyraźnie poza strefę „czystego transportu". Wszystko wskazuje przy tym na to, że nie był to zabieg formalny, lecz krok prowadzący do istotnych zmian merytorycznych w ogólnym programie działania. Łatwo się o tym przekonać, zaglądając chociażby do planu pracy nowo powstałej komisji, obejmującego rok 1976.

Zacznijmy może od problemów, których rozwiązanie lub rozpracowanie w formie projektów poruczono zespołowi polskiemu (w którym pełnienie funkcji przewodniczącego — Prezes Rady Ministrów zlecił wiceministrowi Komunikacji gen. bryg. pil. Janowi Raczkowskiemu). Jedna z tych pozycji dotyczy opracowania zasad ochrony antykorozyjnej w procesie eksploatacji i remontu sprzętu agrolotniczego. Zespołowi polskiemu przypadło też w udziale opracowanie metodyki obliczeń oraz kryteriów oceny charakterystyk techniczno-ekonomicznych samolotów i śmigłowców wielozadaniowych i rolniczych w procesie ich projektowania i modernizacji.

Wiele problemów spoza lotnictwa transportowego rozwiązywanych będzie także w innych zespołach. Zespołowi radzieckiemu przypadło w udziale np. opracowanie wymagań w stosunku do lotnisk dla samolotów i śmigłowców, uwzględniających dalsze perspektywy rozwoju lotnictwa cywilnego. Tenże sam zespół ma opracować normy techniczne pilotażowo-nawigacyjnego wyposażenia lekkich samolotów i śmigłowców wielozadaniowych, rolniczych i sportowych. Ponadto na zespole radzieckim spoczywać będzie większość opracowań, odnoszących się do wymagań stawianych śmigłowcom ciężkim ze szczególnym uwzględnieniem ich zastosowania jako dźwigów latających, w skomplikowanych operacjach budowlano-montażowych.

Zespół bułgarski, z kolei, ma opracować projekt ogólnych założeń systemu organizacji i zarządzania lotnictwem cywilnym.

Szereg opracowań dotyczących całego lotnictwa cywilnego ma być wspólnym dziełem kilku zespołów. Do takich należeć będą m.in. długofalowe prace naukowo-badawcze z zakresu medycyny lotniczej, opracowanie zasad racjonalnego systemu pracy i odpoczynku pracowników służby dyspozytorskiej lotnictwa cywilnego itp.

Taką więc oto drogą lotnictwo cywilne zyskało sobie na forum RWPG daleko idącą autonomię, co uznać chyba trzeba jako dobry omen także dla naszego lotnictwa cywilnego, które wciąż czeka na stosowną autonomię i integrację.

Wik-Wion

— Nie przypuszczałem, że tak szybko wzrasta zapotrzebowanie na wyroby Kombinatu?

— Nasza produkcja uzyskuje coraz wyższą ocenę na rynku krajowym i zagranicznym. Osiągnęliśmy już wiele. Ogromna w tym zasługa członków PZPR zrzeszonych w 24 Podstawowych Organizacjach Partyjnych. Wpłynęliśmy na lepszą organizację pracy, zmniejszyliśmy przestoje w produkcji, zainicjowaliśmy zwiększenie wydajności pracy, niemały też wpływ mieliśmy na polepszenie spraw bytowych i socjalnych całej załogi Kombinatu.

— Co wpłynęło na wzrost produkcji, jej wysoką jakość, dodatkowe zobowiązania?

— Załoga Kombinatu stanowi jakby dużą rodzinę: jest ofiarna i zaangażowana, chce wnieść poprzez jak najlepszą produkcję jak największy wkład do gospodarki narodowej. Niemała rola w tym członków partii.

— Kombinat zatrudnia sporo młodzieży...

— Kierownictwo Kombinatu jak i nasze organizacje partyjne poświęcają szczególnie w ostatnim okresie wiele uwagi młodzieży. Stosujemy różne formy wyróżnień aktywnych robotników. Jednym słowem dbamy o młodzież. Ona to przecież stanowi rezerwy dla naszych szeregów partyjnych. Nasza młodzież to również absolwenci Lotniczych Zakładów Naukowych.

— Mówiliśmy do tej pory głównie o całym Kombinacie, którego część wyrobów to produkcja lotnicza...

— Kombinat produkuje typowe elementy hydrauliki siłowej, niezbędne dla rozwoju całej gospodarki narodowej kraju, w tym także dla lotnictwa. W tym przypadku należą do nich elementy układów paliwowo-regulujących i sprzętu płatowcowego.

— Wiemy, że Kombinat utrzymuje silne związki z lotnictwem nie tylko poprzez własną produkcję?

— Związki Kombinatu z lotnictwem, szczególnie sportowym, mają już swoją długoletnią historię. Wielu naszych pracowników poprzez członkostwo w Aeroklubie Wrocławskim, uprawianie sportów lotniczych, czynne działanie na rzecz rozwoju lotnictwa na terenie miasta, walnie przyczyniło się do silnych związków Kombinatu z miejscowym aeroklubem.

— Czy Towarzysz mógłby dać jakieś przykłady?

— Poprzedni dyrektor naczelny Kombinatu mgr inż. Zbigniew Nadratowski był przez wiele lat prezesem Aeroklubu Wrocławskiego, latał jako pilot samolotowy. Obecnie jest wojewodą wrocławskim. Po nim niejako tradycyjnie prezesurę aeroklubu przejął również entuzjasta lotnictwa, obecny dyrektor naczelny Kombinatu mgr inż. Eugeniusz Olko. Wypada również wspomnieć o byłym głównym inżynierze Kombinatu mgr. inż. Zbigniewie Girulskim, długoletnim członku zarządu Aeroklubu Wrocławskiego, działaczu, lotniku.

— Od współpracy do pomocy wzajemnej jest już droga bardzo krótka?

— Na pewno. Zarówno Kombinat jak i aeroklub udzieliły sobie i będą nadal udzielać pomocy w naprawie sprzętu, transporcie lotniczym, konsultacjach specjalistycznych. Współpraca jest owocna i korzystna dla obu stron.

— Z czym, Towarzyszu, pojedziecie na VII Zjazd Partii?

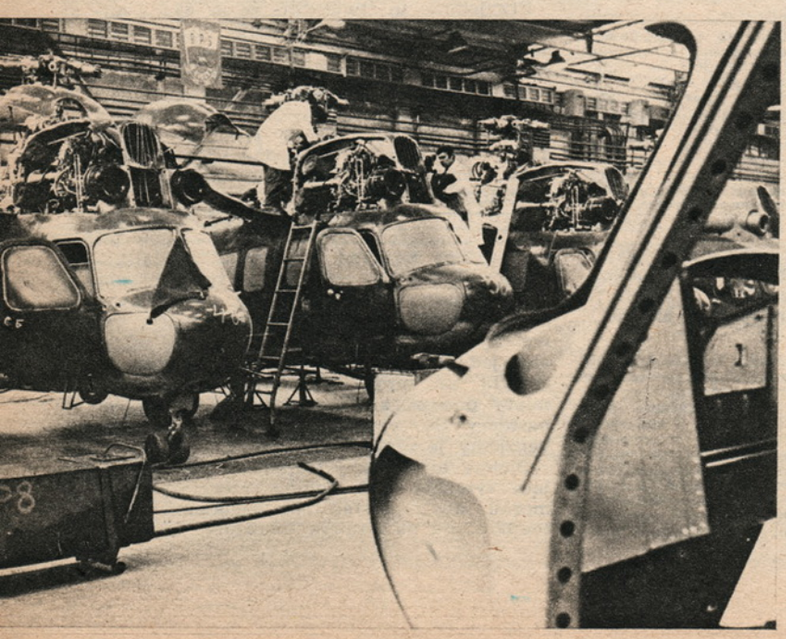
— Spraw jest wiele. Obecnie trwa ich gromadzenie i opracowywanie. Jedną z ważniejszych będzie zameldowanie o przedterminowym wykonaniu planu 5-letniego, dodatkowych, pomyślnie wykonanych zobowiązaniach produkcyjnych, czynie przedzjazdowym Kombinatu oraz naszych zamierzonych inicjatywach w drugiej pięciolatce (1976—1980). Spraw jest sporo. Przedstawię najważniejsze, węzłowe.

— Jeszcze raz gratulujemy wyboru na VII Zjazd Partii. Jednocześnie na Wasze ręce, Towarzyszu, składamy jak najlepsze życzenia dalszych sukcesów produkcyjnych dla całej załogi Kombinatu.

— Dziękuję

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

Wytwórnia śmigłowców; zmontowane śmigłowce przejmują elektrycy, spawacze oraz monterzy elementów nośnych.



Samolot wielozadaniowy PZL-104 „Wilga", powyżej. Zdjęcie poniżej: Samolot An-2 w służbie polskiego lotnictwa gospodarczego;
Zdjęcia: Leszek Wróblewski (1) oraz archiwum.

listy DO "SKRZYDLATEJ"

KILKA SPROSTOWAŃ

Spełniając życzenie Redakcji zawarte przy artykule A. R. Janczaka pt. „Bitwa o Anglię", przesyłam następujące sprostowania do notek biograficznych uczestników „Bitwy o Anglię":

Ad poz. 5: Kpr. pil.) BEŁC (nie BELC) Marian. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie 152 eskadry myśliwskiej, zestrzeliwując w dniu 3.IX. 39 r. 1 Me-109.*

Ad poz. 11: Kpr. pil. BUDZYŃSKI (nie BUDZIŃSKI) Jan. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie 141 eskadry myśliwskiej.

Ad poz. 17: Podchr. pil. (nie podporucznik 5 Pułku Lotniczego) CZAJKOWSKI Franciszek. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie 141 eskadry myśliwskiej.

Ad poz. 21: Podchr. pil. (nie oficer PL) CZTERNASTEK Stanisław. We wrześniu 1939 r. walczył w składzie 123 eskadry myśliwskiej.

Jednocześnie pragnę wyjaśnić, że nie było rozkazu ministra Spraw Wojskowych (o którym wspomina A. Kurowski w uwadze przy artykule pt. „Waleczna Eskadra" — nr. 37 SP), że „...Podporucznicy oznaczeni gwiazdką wylecieli na front jako podchorążowie... w razie wojny automatycznie w pierwszym jej dniu awansują na podporuczników." Natomiast był rozkaz Naczelnego Wodza (koniec I dekady września 1939 r. — jestem w trakcie ustalania dokładnej daty tego rozkazu), że podchorążowie ostatniego rocznika zawodowych szkół podchorążych zostali awansowani na podporuczników ze starszeństwem od dnia 1 sierpnia 1939 r.

Gratulując tak Autorowi jak i Redakcji SP, doskonale tematycznie i graficznie przygotowanego artykułu „Bitwa o Anglię" (moja skromna opinia na podstawie 1 odcinka), przesyłam dla Zespołu Redakcji jak najlepsze pozdrowienia.

Z poważaniem

Jerzy Pawiak

Ps. W dniu 16.X.75 r. rozmawiałem z płk. H. Głowackim (historyk wojny 1939 r.), który mi oświadczył, że w Centralnym Archiwum Wojskowym w Rembertowie jest fotokopia rozkazu Naczelnego Wodza, wydanego w dniu 13.IX.1939 r. we Włodzimierzu Wołyńskim, w którym m. in. mianuje podporucznikami podchorążych ostatniego rocznika zawodowych szkół podchorążych ze starszeństwem od dnia 1 sierpnia 1939 r., a podchorążych II rocznika (we wrześniu przeszliby na III rok) — podporucznikami ze starszeństwem od dnia 1 września 1939 r.

J. P.

*) *Stopnie wojskowe wg danych na 1.IX.1939 r.*

UZUPEŁNIAM DANE O STANISŁAWIE BRZESKIM

Szanowny Panie Redaktorze!

Jako uzupełnienie danych o polskich pilotach myśliwskich, uczestnikach „Bitwy o Anglię", podaję, że pilot Stanisław Brzeski (umieszczony w wykazie w n-rze 39, str. 19, poz. 8) urodził się 21 kwietnia 1918 roku w miejscowości Lipnik, woj. kieleckie. Zmarł 3 grudnia 1972 roku w North Elmham (W. Brytania). Posiadał polski stopień kapitana. Służbę w RAF zakończył w stopniu Squadron Leadera (odpowiednik stopnia majora).

Załączam serdeczne pozdrowienia.

Arkadiusz Krupka

KORESPONDENCJE

AEROKLUB POZNAŃSKI

Z okazji 32 rocznicy powstania ludowego Wojska Polskiego odbyło się spotkanie członków zarządu AP z pracownikami etatowymi Aeroklubu Poznańskiego i działaczami społecznymi, którym wręczono odznaczenia i dyplomy za dotychczasową działalność społeczną i zawodową. Odznaczeni zostali m.in.: Medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju" — mgr inż. Jerzy Lisiecki, inż. Rajmund Jakób i inż. Ludwik Misiek; odznaką „Za zasługi w rozwoju województwa poznańskiego" — członek Klubu Seniorów Lotnictwa inż. Jan Kaźmierczak; odznakę wraz z plakietką „Za Zasługi dla Aeroklubu PRL" otrzymali — prezes Aeroklubu Poznańskiego mgr inż. Wacław Umiński, ppłk rez. Edward Stein i instruktorka modelarstwa Helena Bury. Ponadto dyplomy uznania otrzymali: St. Knopkiewicz, Fryderyk Boligłowa, Ludomir Hołdowski, Bogdan Jankowski, Józef Siwczak, Krystyna Michalak, Sławomir Pomietlak i Wojciech Szafrański. Spotkanie zakończył dobrze zorganizowany wieczór wspomnień żołnierskich, podczas którego głos zabierali m. in. płk rez. Kazimierz Pieniążek, płk pil. Zygmunt Paduch i inż. Janusz Mościcki.

Mgr Marian Gutowski

*

LOTNICY WOJSKOWI POMAGAJĄ

Z inicjatywy działaczy Frontu Jedności Narodu w Nowym Tomyślu, woj. poznańskie, rozpoczęto tam budowę Parku Kultury i Wypoczynku. Inicjatywę nowotomyślan dzielnie wspierało lotnictwo wojskowe. Z okazji Dnia Wojska Polskiego odsłonięto tu dar-pomnik samolot TS-8 „Bies", a prowadzącą do niego drogę nazwano Aleją Lotników. Uroczystość poprzedził przemarsz młodzieży i społeczeństwa ulicami miasta oraz złożenie wiązanek kwiatów w miejscach uświęconych krwią pomordowanych w czasie wojny Polaków. Przybyli oficerowie Wojsk Lotniczych, którzy byli organizatorami i wykonawcami dokumentacji technicznej oraz kierownik Aeroklubu Poznańskiego ob. Paduch, który kierował całością robót związanych z ustawieniem samolotu na postumencie i usytuowaniem go w Parku. Dodać należy, że obok małego ZOO, tzw. ścieżki zdrowia, toru saneczkowego, amfiteatru itp., przybył Nowemu Tomyślowi kolejny nowy obiekt, który cieszyć się będzie zainteresowaniem młodzieży i okolicznych mieszkańców. (M. G.)

AEROKLUB ŚLĄSKI

Na lotnisku Aeroklubu Śląskiego w Katowicach rozegrane zostały w dniach 20—23.IX.75 r. VI Międzynarodowe Zawody Spadochronowe, z udziałem ekipy bułgarskiej. Ogółem startowało 18 zawodników i rozegrano 2 konkurencje. W 1 konkurencji (6 skoków na celność lądowania) zwyciężył Cwetan Kojczew — Sofia I — 0,22 m. W II konkurencji (5 skoków grupowych na celność lądowania) zwyciężyła grupa skoczków bułgarskich — Sofia I.

*

W dniach 26—28.IX.75 r. odbyły się na naszym lotnisku Klubowe Zawody Samolotowe Aeroklubu Śląskiego. Rozegrano łącznie 5 konkurencji, w tym jedną nocną. W I konkurencji zwyciężyła załoga w składzie pil. Fryderyk Rzymanek — nawig. Joanna Tazbir. W II konkurencji triumfowała załoga pil. Jan Kmieć — nawig. Tadeusz Kmieć. Trzecią (nocną) konkurencję wygrała ponownie załoga Rzymanek — Tazbir, czwartą pil. Władysław Gawlik — nawig. Marek Włoch. W V konkurencji 1—2 miejsca zajęli ex aequo załogi: pil. Józef Gorszczyński — nawig. Marek Węgrzyn oraz pil. Władysław Gawlik — nawig. Marek Włoch. Ogólnie po pięciu konkurencjach 1 miejsce zajęła załoga w składzie pil. Fryderyk Rzymanek — nawig. Joanna Tazbir, 2 — pil. Jerzy Plichta — nawig. Kazimierz Pułaski, 3 — pil. Jan Kmieć — nawig. Tadeusz Kmieć.

*

Dnia 2.X.75 r. Aeroklub Śląski wspólnie z WSS Społem — Katowice zorganizował Wojewódzkie Zawody Latawcowe, w których udział wzięły dzieci z poszczególnych oddziałów WSS woj. katowickiego. W kategorii latawców płaskich 1 miejsce zajął Andrzej Kopeć z Zawiercia, 2 — Jan Myrdzik z Piekar Śl., 3 — Klaudiusz Goleśny ze Świętochłowic. W kategorii latawców skrzynkowych 1 miejsce zajął Jan Nichoj z Chorzowa, 2 — Marian Dylich z Wodzisławia, 3 — Marek Bukowski ze Świętochłowic.

Urszula Molenda

POCZTA

SZKOŁA OFICERSKA I SZKOŁA CHORĄŻYCH W DĘBLINIE

Wojciech Gawin i **Józef Kościński** — Turbia. Do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. Jana Krasickiego w Dęblinie przyjmowani są maturzyści. WOSL kształci oficerów inżynierów-pilotów i oficerów inżynierów-nawigatorów. Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie kształci chorążych personelu latającego w specjalnościach: pilotów samolotów transportowych, pilotów śmigłowców, nawigatorów samolotów transportowych oraz chorążych personelu naziemnego: nawigatorów naprowadzania i meteorologów-synoptyków. Chorążych kształci się na kursach dwu i trzyletnich (trzy lata dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych).

COŚ NIECOŚ O „JUMBO-JECIE"

Danuta Filipiak — Dobrzyca. Boeing-747 zabiera 385 pasażerów, w tym 337 w klasie ekonomicznej i 48 w pierwszej. Załoga (nie licząc oczywiście stewardes) liczy 3 osoby. Parę danych technicznych: rozpiętość — 59,64 m, długość — 68,63 m, wysokość — 19,33 m, masa — 255 825 kg, prędkość 978 km/h, zasięg — 10 000 km. W r. ub. 40 linii świata używało te samoloty.

NASZE TRASY

CO WAS INTERESUJE

Po raz trzeci z kolei — porozmawiajmy o naszej ankiecie „Czytelnicy o Skrzydlatej". Dziś powiemy Wam, drodzy Przyjaciele, co Was (jak to wynika z danych zawartych w ankiecie) interesuje w naszym piśmie najbardziej.

Otóż niemal 70% ankietowanych interesuje się lotnictwem wojskowym — tak w kraju jak i za granicą. Potwierdzają to również odpowiedzi w grupie pytań B („Co czytasz najczęściej?"). Oto kilka głosów w sprawie lotnictwą wojskowego:

Malarz pokojowy: „Za mało piszecie o lotnictwie wojskowym" (**Edward Pawełczyk**, Rogoźnik); **Uczennica:** „Więcej o współczesnym lotnictwie wojskowym!" (**Joanna Słowacka**, Kielce); **Licealista:** „Więcej opowiadań i wspomnień na temat walk podczas II wojny światowej" (**Krzysztof Drabarek**, Warszawa); **Student:** „Podobają mi się u was militaria" (**Jacek Kryński**, Łódź); **Masarz:** „Podobają mi się publikacje z czasów II wojny światowej (**Jerzy Tomczyk**, Zduńska Wola); **Uczeń:** „Szczególnie podobały mi się publikacje o samolotach, z którymi walczyli Polacy, o sławnych lotnikach II wojny światowej i materiały o polskich dywizjonach" (**Wojciech Wrzyszczyński**, Zielona Góra).

Takim samym zainteresowaniem cieszą się u Was lotnicze konstrukcje współczesne, co świadczy o **w ogóle** wysokim stopniu Waszego interesowania się techniką lotniczą. Wiele jest głosów na ten temat, raz oczywiście chwalących odzwierciedlenie tej techniki w „Skrzydlatej", drugi zaś raz — ganiących.

Oddajmy głos najpierw Czytelnikom, którzy negatywnie oceniają w naszym piśmie publikacje z zakresu techniki lotniczej.

Technik lotniczy Marian Godynia z Mirosławca pisze: „Za mało publikujecie nowości techniczno-lotniczych. Proszę o więcej materiałów na tematy polskiego przemysłu lotniczego"; **Lekarz radiolog Zbigniew Kluczewski** ze Skarżyska Kamiennej krytykuje: „Zbyt późno i niekompletnie informujecie o nowinkach technicznych"; **Ślusarz Henryk Mordzoń** z Warszawy: „Brak u Was czegoś w rodzaju monografii, opisów samolotów z II wojny światowej i współczesnych, brak dużych rysunków maszyn, np. z fazami chowania podwozia itp., za dużo rysuneczków małych".

Z braku miejsca — nie publikujemy dalszych głosów na ten temat.

Muszą się teraz, choć króciutko, wypowiedzieć ci, którym podoba się technika lotnicza na łamach „Skrzydlatej". Niech to uczyni najpierw **operator sprzętu ciężkiego Helmut Cichoń** z Gogolina:

„Waszą zaletą jest propagowanie konstrukcji lotniczych z kraju i ze świata. Podobają mi się działy mówiące o samolotach, z którymi i na jakich walczyli Polacy", po którym zabiera głos **student Janusz Walczyński** z Łodzi: „O sprawach techniki lotniczej piszecie na ogół zrozumiale i — co ważne — nie macie opóźnień gdy chodzi o informowanie z zakresu nowości technicznych" i zakończy wypowiedzi **licealista Paweł Kubiak** z Wrocławia: „Imponujecie szybkością informowania, szczególnie o nowych samolotach, szybowcach itp. sprzęcie lotniczym, nie szczędząc przy tym opisów technicznych, o które nie zawsze jest łatwo".

Jak widzicie, ile osób — tyle zdań.

Nie mniejszym zainteresowaniem co wojsko i technika lotnicza cieszy się, jak to wynika z ankiety, historia lotnictwa polskiego i światowego. Sprawy historii — łączą się w sposób bardzo ścisły z literaturą. Ta druga — czerpie pełną garścią z pierwszej. To dla niej podłoże, źródło inspiracji.

Przyjemnie to stwierdzić, że aż 63,5% ankietowanych wprost pasjonuje się historią polskich skrzydeł. Niewiele mniej — historią lotnictwa na świecie. Ładnie to ujął technik **Marian Gajowiak** z Gdyni, pisząc: „Dbacie o prawdę historyczną dotyczącą polskiego lotnictwa (i nie tylko polskiego). To pięknie świadczy o Redakcji, o jej kulturze, umiłowaniu i poszanowaniu tradycji. Dziękuję Wam".

A o literaturze, którą interesuje się ponad 50% naszych Czytelników, tak znów pisze student **Edmund Kaniewski** z Białegostoku: „Widać, że czynicie co tylko można, aby dać nam, czytelnikom, coś wartościowego, co by nie tylko zainteresowało, lecz nawet zachwyciło. Rzadko to Wam się udaje, ale jednak czasem dacie coś takiego, co chwyta za serce. Wymierają nam dużej miary pisarze, ale chyba też są i inni, ich następcy. Szukajcie ich, drukujcie ich prace, będziemy je czytać".

Piękne to słowa, i trafne, dobrze obrazujące sytuację. Cóż, robimy rzeczywiście co można, aby sprostać tak wielkiemu zapotrzebowaniu na lotniczą literaturę. (z)

LOT

Nr 164
listopad
1975

Marian Hajduk — nawigator, członek egzekutywy Wydziału Lotniczego; delegat na VII Zjazd.

Zygmunt Krasoń — doświadczony pilot Il-62, 6 400 000 km w powietrzu, delegat na Konferencję Warszawską.

Decydują ludzie

Prawdziwość tytułowego stwierdzenia znana jest wszystkim nie od dzisiaj. Warto je wszakże przypominać jak najczęściej, gdyż w naszym codziennym działaniu pozwala ono dostrzec najpełniej tych właśnie, którzy za wznoszenie socjalistycznego kształtu naszej Ojczyzny ponoszą odpowiedzialność największą. O n i — członkowie partii.

Wśród całej załogi Polskich Linii Lotniczych LOT cieszą się niezaprzeczalnym autorytetem i uznaniem. Swoją codzienną pracą i postawą w kolektywie dają zawsze przykład jak pracować najlepiej i najwydajniej. Jest ich wśród nas blisko jeden tysiąc członków i kandydatów, co ujmując rzecz statystycznie stanowi 19 proc. upartyjnienia załogi. Obejmując swym działaniem wszystkie piony i komórki LOTU, organizacja partyjna posiada 6 organizacji podstawowych, 3 oddziałowe oraz 37 grup.

Pragniemy dzisiaj przedstawić ich Czytelnikom „Skrzydlatej", zdając sobie jednocześnie sprawę z tego, że nasze możliwości są objętościowo ograniczone. Będziemy jednak do tej problematyki systematycznie powracać, prezentować sylwetki ludzi, którzy swą postawą na to zasługują.

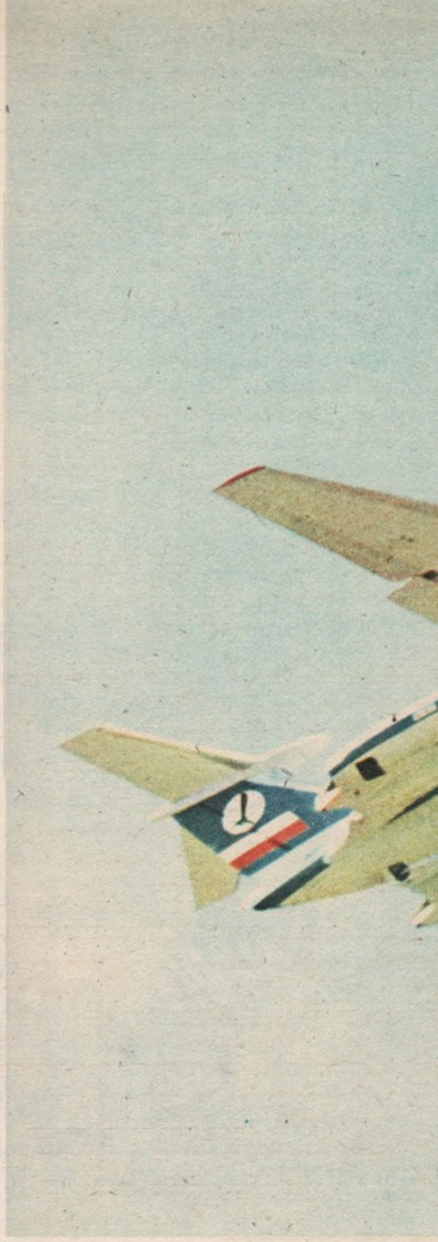
Zbigniew Chromiński — I sekretarz KZ PZPR, delegat na Konferencję Warszawską (na trybunie); obok przewodniczący zakładowej konferencji B. Piekarski i dyr. naczelny PLL LOT Włodzimierz Wilanowksi.

Jerzy Styczek — mechanik lotniczy, pracownik PLL LOT od 1950 r.

Decydują ludzie

Jerzy Karwowski i Janusz Witkowski — kierownik i zastępca Centralnego Biura Sprzedaży i Rezerwacji.

Irena Walczyk — zastępca kierownika oddziału gospodarki materiałowej.

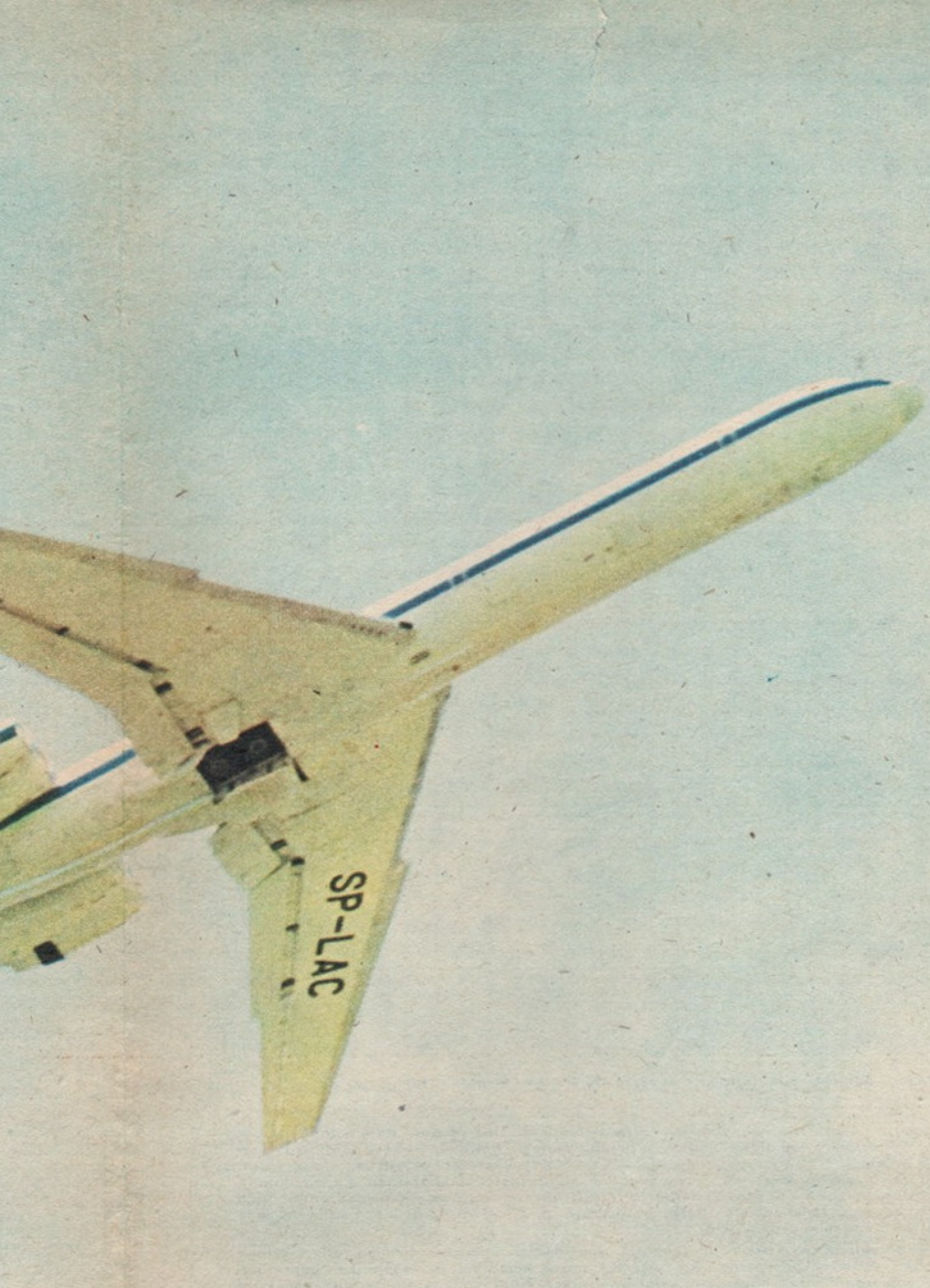


W. Kozłowski, J. Butlak i T. Głuch — pracownicy oddziału napraw pojazdów.

Do zbliżającego się VII Zjazdu PZPR załoga PLL LOT przystępuje z liczącym się dorobkiem. W ramach zobowiązań w okresie 1970 — 1975 przedsiębiorstwo wypracowało ponad 400 mln. zł dodatkowych wpływów, w tym znaczną część w dewizach. Wyrazem siły i zwartości szeregów partyjnych był masowy, coroczny udział członków partii w czynach partyjnych oraz w akcji zobowiązań produkcyjnych przed I Krajową Konferencją Partyjną.

O oczekujących nas poważnych zadaniach mówiono szczegółowo i z gospodarskim namysłem na konferencjach przedzjazdowych w PLL LOT jak i Dzielnicy Ochota. Delegat organizacji partyjnej PLL LOT na VII Zjazd Marian HAJDUK powiedział nie bez prawdziwej satysfakcji: „Wykorzystaliśmy w pełni szanse, jakie stworzyło nam kierownictwo polityczne i administracyjne państwa — rozwijając nasze przedsiębiorstwo, poprawiając warunki pracy. Znacznie wzrósł fundusz socjalny dla załogi — z 9 mln w 1971 r. do 22 mln w 1975 r. Nasze samoloty latają po całym świecie, od Ameryki po Japonię". Planując następną 5 latkę, będziemy chcieli podwoić większość naszych wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych. I właśnie o tym będzie mówił lotowski delegat na Zjeździe.

Wojciech Więsyk (z lewej) — kierownik Zakładowego Ośrodka Propagandy i Informacji oraz K. Puka.



T. Augustynowicz, samodzielny handlowiec, wykładowca szkolenia partyjnego.

E. Zagrzejewski – operator pojazdów specjalnych.

Jan Koniuszewski – II sekretarz KZ PZPR, pracownik PLL LOT od 1964 r. (z prawej).

Dionizy Wilczek – kierownik Oddziału Koordynacji, sekretarz POP w pionie eksploatacji.

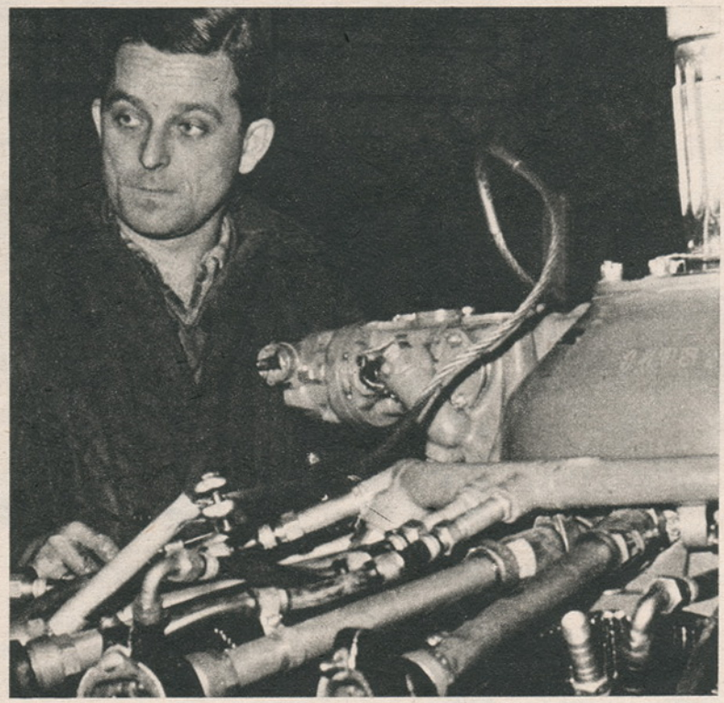
T. Nowakowski, mechanik lotniczy członek Plenum KD.

Teresa Pronobis, st. referent ekonomiczny, członek egzekutywy pionu techniki.

Florian Kortus, doświadczony pilot Il-18, 7 100 000 km w powietrzu.

Decydują ludzie

Włodzimierz Sulecki, pilot-instruktor Il-62, 6 400 000 km w powietrzu.



R. Matejek — mechanik silnikowy, delegat na Konferencję Dzielnicową.

Mówiąc o przyszłościowych planach przedsiębiorstwa, nie można ograniczać się wyłącznie do działań handlowo-eksploatacyjnych. Należy bowiem myśleć o dalszej rozbudowie i budowie nowoczesnej infrastruktury lotniczej — przede wszystkim lotnisk i portów lotniczych. Ściśle łączy się z tym problem konieczności modernizacji sprzętu latającego, zwłaszcza na średnich dystansach. Praca przewozowa na liniach zagranicznych wzrośnie bowiem szybciej, niż liczba pasażerów, o blisko 70 proc: z 1 300 mln kpm w 1975 do 2 200 mln pkm w 1980 r.

Cieszy oczywiście wszystkich doskonała opinia LOTU jako przewoźnika atlantyckiego i osiągane wyniki ekonomiczne. Ale przecież nasze centralne położenie na mapie lotniczych połączeń Europy daje nam wyjątkowe wręcz szanse odegrania znacznie większej roli niż dzieje się to obecnie. Podobnie przedstawia się sprawa z przewozami towarowymi. Na całym świecie obserwowane są trendy do systematycznego wzrostu tych przewozów. Także oferty kierowane pod adresem LOTU rosną dosłownie z dnia na dzień, ale możliwości przewozowe, niestety, nie pozwalają na zwiększenie oferowania.

Musimy znaleźć i tutaj pomyślne rozwiązania. Zdajemy sobie oczywiście sprawę z faktu, że nie będzie to zadanie łatwe. Członkowie partii wiedzą o tym doskonale i na zakończenie powtórzyć wręcz należy: o wszystkim decydują ludzie!

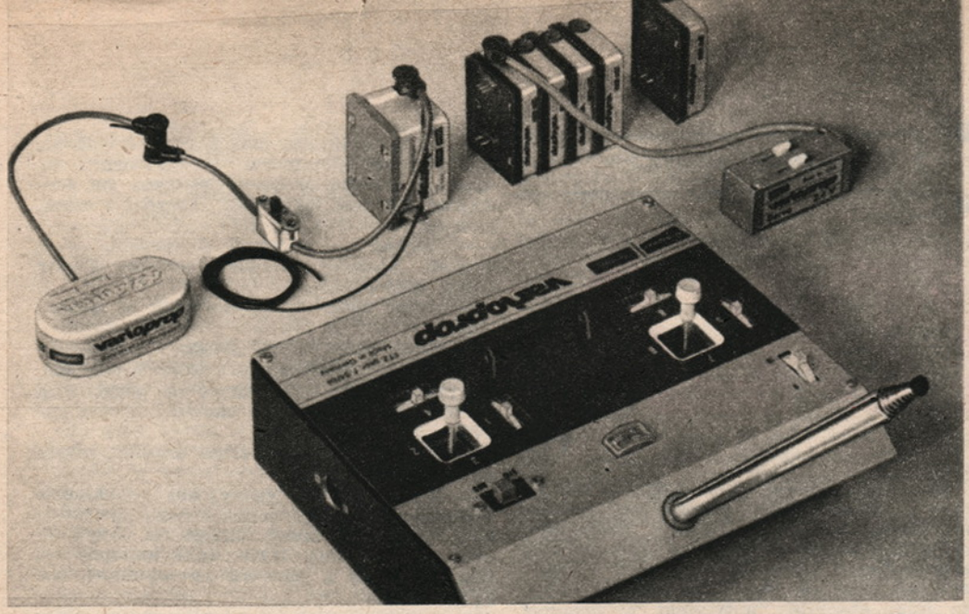
S. Skwarski — mechanik silnikowy, członek egzekutywy KZ PZPR.

A. Wojnicki — kierowca, członek egzekutywy KZ PZPR.

I. Gołyński — pracownik LOTU od 1945 r., członek PZPR od 1948 r.

H. Mazurczyk — kierownik wypożyczalni narzędzi i przyrządów specjalnych PLL LOT.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, ul. Grójecka 17, pokój 255, tel. 22-40-73, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak i M. Kobrzyński.



Nadajnik sygnałów sterowania radiowego, mikroodbiornik i serwomechanizmy systemu sterowania „Varioprop".

Ppłk mgr inż. Eugeniusz Frąckowiak

Model samolotu w służbie wojskowej

Szkolenie ogniowe żołnierzy w zwalczaniu celów powietrznych jest problemem złożonym ze względu na sam charakter ruchu celu. Strzelający ma przed sobą cel poruszający się nie tylko po linii poziomej, lecz jego ruch przestrzenny. Cel powietrzny może poruszać się pod różnymi kątami w stosunku do ziemi. W przypadku strzelania z broni ręcznej żołnierz prowadzi ogień z postawy strzeleckiej stojąc lub klęcząc, z lufą skierowaną ku górze pod zmiennymi kątami i przy zmiennej prędkości kątowej celu.

Złożony charakter lotu celu powietrznego wymaga odpowiedniego systemu metod szkolenia i związanych z tym niezbędnych urządzeń szkoleniowych. Pomocnicze urządzenia szkolno-treningowe, instalowane w pomieszczeniach zamkniętych, umożliwiają tylko poznanie podstawowych zasad celowania i strzelania do powietrznych celów ruchomych, zaś odpowiednie nawyki nabywają żołnierze dopiero w terenie, w warunkach zbliżonych do rzeczywistych warunków bojowych, strzelając do pozorowanych celów powietrznych.

Skuteczne zwalczanie celów powietrznych latających nisko nad ziemią wymaga od strzelca umiejętności właściwego wyprzedzania kątowego przed oddaniem strzału.

Stosowanie podczas strzelań treningowych tzw. rękawów holowanych za samolotem bojowym lub śmigłowcem, jest nie tylko kosztowne, bo związane z eksploatacją samolotu holującego, ale także stanowi pewne ryzyko uszkodzenia holującego samolotu. Znacznie tańszym i bezpieczniejszym, a wystarczająco skutecznym rozwiązaniem jest użycie zdalnie sterowanego drogą radiową miniaturowego samolotu, jako celu powietrznego. Do szkolenia żołnierzy naszych wojsk stosuje się miniaturowe modele samolotu „wersji B". Celem przedłużenia żywotności modelu podczas strzelań amunicją bojową, w nowszych wersjach modelu stosuje się holowanie rękawa, który jest wyrzucany w locie na sygnał radiowy. Wyniki trafień ustala się po sprowadzeniu modelu samolotu z rękawem na ziemię — ilość przestrzelin w rękawie odpowiada ilości celnych strzałów.

Wspomniane modele mają własne źródło napędu w postaci mikrosilnika tłokowego ze śmigłem i elementy zdalnego sterowania radiowego typu „Varioprop-12". Elementy układu „Varioprop" wmontowane w modelu składają się z automatycznego odbiornika sygnałów radiowych, anteny i serwomechanizmów napędzających stery. Z układem umieszczonym w kadłubie modelu samolotu współpracuje naziemny nadajnik radiowy sygnałów sterujących. System ten pracuje na 12 kanałach łączności w paśmie częstotliwości 27 MHz.

Zespół nadajnika tworzą: generator drgań wielkiej częstotliwości, modulator, obwody strojenia, układ sterowania sygnałami oraz antena nadawcza. Jest to urządzenie przenośne, o masie 1,2 kg, uzyskanej dzięki zastosowaniu miniaturowych elementów półprzewodnikowych. Obudowa nadajnika została wyposażona w pas umożliwiający przewieszenie urządzenia przez szyję obsługującego go operatora. Elementy manipulacyjne układu sterowania nadajnika umożliwiają wprowadzenie do obwodów nadawczych jednoznacznie określonych sygnałów-rozkazów do zdalnego sterowania modelem. Półautomatyczna manipulacja pozwala na wysyłanie sygnału podtrzymującego pracę układu nadawczego aż do chwili jego przerwania. Elementami sterującymi w nadajniku są dwa drążki i kilka dźwigni, sprzężone z elektronicznym układem manipulacyjnym. Jeden drążek zapewnia wysyłanie sygnałów w kanałach 1—2 oraz 3—4, drugi w kanałach 5—6 oraz 7—8. Kanałom 9—10 oraz 11—12 odpowiadają dwie oddzielne dźwignie. Nanajnik zasilany z baterii ogniw elektrycznych pobiera prąd 125 mA przy napięciu 12V.

Miniaturowy odbiornik radiowy systemu „Varioprop" (o masie 0,44 kg) jest umieszczony w kadłubie modelu latającego i zamocowany na specjalnym wsporniku. Antena odbiorcza jest rozpięta na zewnątrz modelu — pomiędzy kadłubem i statecznikiem pionowym. Odbiornik zasilany z baterii ogniw o napięciu 4,8 V pobiera prąd o wartości 8 mA.

Sygnał sterujący z odbiornika jest doprowadzany drogą kablową do serwomechanizmów napędu sterów i lotek, obwodu sterowania pracą silnika napędowego, obwodu wyrzucania rękawa holowanego za modelem lub wyrzucania miniaturowych makiet skoczków spadochronowych. W modelu „wersji B" zastosowano 4 serwomechanizmy z silnikiem elektrycznym, które powodują wychylanie steru wysokości i zmiany położenia lotek, regulują obroty silnika napędowego modelu oraz sterują mechanizmami wyrzucania rękawa holowanego i odczepiania linki holowniczej. Masa każdego serwomechanizmu wynosi 50 g, są to więc elementy małe i lekkie.

Układ zdalnego sterowania typu „Varioprop-12" działa sprawnie w warunkach czystego tła sygnałów, jednakże jego praca może być mocno zakłócona sygnałami radiotelefonów, radiostacji pokładowych pojazdów bojowych, stacji radiolokacyjnych. Nie można także bezpiecznie sterować kilkoma modelami w pobliskich odległościach. Chociaż przy zastosowaniu różnych kwarców (różnych częstotliwości) istnieje możliwość równoczesnej pracy kilku kompletów systemu „Varioprop". Jednakże nadajniki jak i modele latające muszą być rozmieszczone w znacznych odległościach od siebie. Ponadto układ ten pozwala na sterowanie modelami w odległości 1,5 do 2 km. Dlatego też do szkolenia wojskowego system „Varioprop" może być stosowany w zakresie tylko treningów ogniowych do pojedynczych modeli-celów powietrznych.

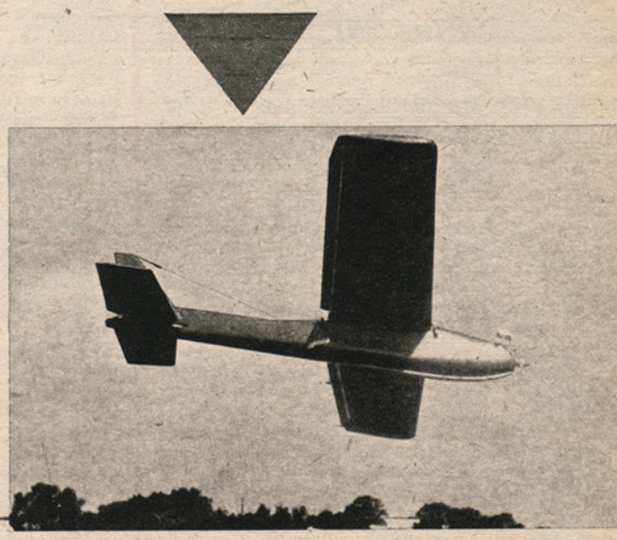
W modelu samolotu-celu latającego „wersji B" na uwagę zasługuje konstrukcja samego płatowca. Kadłub modelu konstrukcji skorupowej wykonany został z laminatu szklanego, przy czym przednia jego część ma większą grubość ścianek. Taka technologia i konstrukcja wykonania kadłuba zapewnia dużą wytrzymałość i odporność na uszkodzenia w przypadkach nagłych, niezamierzonych i niesterowanych upadków modelu na ziemię.

W przedniej części kadłuba mieści się silnik napędowy i zbiornik paliwa. Za zespołem napędowym w dolnej części kadłuba aż do górnej wręgi nośnej rozmieszczono wyposażenie wewnętrzne: odbiornik radiowy, serwomechanizmy napędu elementów sterowania oraz źródło zasilania. Górna część kadłuba na wysokości skrzydeł tworzy zespół centropłatu, połączony z właściwym kadłubem modelu za pośrednictwem uszczelek z gumy porowatej. W centropłacie wklejone są dwie wręgi nośne z podcięciami na bagnetowe połączenie z dźwigarami obydwu skrzydeł. Wnętrze kadłuba pod centropłatem stanowi komorę z drzwiczkami, przewidzianą jako miejsce dla makiet skoczków spadochronowych. Drzwiczki komory mogą być otwierane na sygnał radiowy przy pomocy serwomechanizmu, który równocześnie powoduje wyrzucanie rękawa holowanego. Przedział komory dla rękawa do holowania za modelem w locie mieści się w tylnej części kadłuba, pod statecznikiem wysokości.

Dwa skrzydła połączone zostały w sposób bagnetowy z centropłatem. Są one wzmocnione dźwigarami, zwiększającymi ich sztywność i wytrzymałość mechaniczną. Skrzydła wyposażone w lotki służą do sterowania modelem samolotu w locie, we współpracy ze sterem kierunku umieszczonym za statecznikiem pionowym. Maksymalne wychylenie steru kierunku wynosi do 20° w obie strony.

Silnik spalinowy z zapłonem żarowym, napędza śmigło o średnicy 300 mm, wykonane z tworzywa sztucznego. W przypadku modelu „wersji B" zastosowano silnik produkcji włoskiej „Super Tigre" (typ 60 RC lub 71 RC) o mocy 1,33 KM. Paliwo do silnika jest dostarczane ze zbiorniczka o pojemności 0,5 l, który zapewnia zapas paliwa na około 40 minut lotu.

Model samolotu „wersji B".



SPĘTANE SKRZYDŁA (4)

EUGENIUSZ BANASZCZYK

W mieście Łodzi zainteresowali się lataniem trzej bracia Chlebowscy, którzy akurat dobijali targu na miniaturowy francuski samolocik, tak istotnie miniaturowy, że człowiek latać na nim nie mógł. Ale Chlebowscy chcieli po prostu od czegoś zacząć, a polska prasa łódzka jęła im robić rozgłos, jak gdyby naraz znalazła się z Chlebowskimi w zmowie. Współdziałał także z braćmi Zygmunt Dekler, automobilista, ale i zwolennik maszyn latających, który właśnie przeniósł się z Łodzi do Warszawy i tu przy ulicy Jasnej otworzył sklep z materiałami awiacyjnymi, ochrzczony szumną nazwą „Aero-Office", choć pomieszczenie było mało reprezentacyjne, a i niewiele w tym sklepie można było kupić, ledwie to starczało na modele i latawce. Trzymał Dekler w tym sklepie także broszury i prospekty, a ostatnio, wszedłszy w porozumienie z Kołem Awiatorów, począł się starać o zezwolenie na wydawanie czasopisma awiatorsko-samochodowego.

Tyle potrafiła się doliczyć warszawska Ochrana, co było polskiego i lotniczego w guberniach Kongresówki. Nie przedstawiało się to tęgo w porównaniu z całym ogromem awiacji w takiej Francji, zwanej „ojczyzną lotnictwa", ale stosunkowo, zważywszy siec jawnych i poufnych zakazów, którą każdy potencjalny awiator polski musiał przeniknąć, wyglądało dość poważnie. Świadomość tego faktu niepokoiła Smolianowa, znanego przecież z umiejętności wyczuwania niebezpieczeństw, zmuszała też do wielu czynności cały w ogóle aparat policyjno-żandarmski, nastawiony na więcej niż baczne śledzenie wszystkiego, co by chciało przekroczyć bariery surowych ograniczeń politycznych i narodowych, ustanowionych z najwyższego rozkazu cara Wszechrosji.

Pozostawała jeszcze zainicjowana przez Stanisława Lubomirskiego spółka awiacyjna, lecz w tym przypadku sprawy układać się mogły jedynie po myśli władzy. Sama projektowana szkoła awiatorów nie stanowiła groźby, a i tak uczyć miała zaufanych Rosjan. Gdyby udało się w końcu budować aparaty, ich dostawy szłyby przede wszystkim dla armii, było to nawet zawarowane w zezwoleniu, raczej więc należało mówić nawet o potencjalnych korzyściach. Bardzo pocieszająco wyglądało oddanie kierownictwa przedsiębiorstwa w ręce Konstantego Lubomirskiego, który, sam ramol i bałaganiarz, nie znał się wcale na technice, poza tym miał absolutny antytalent w doborze ludzi, wskutek czego otaczał się zawsze oczajduszami, zapatrzonymi tylko w jedno, a mianowicie w książęcą kiesę, z której gorliwie czerpali, niewiele w zamian z siebie dając.

Sporządzony wkrótce przez Smolianowa raport dla wyższych przełożonych opisywał sytuację nawet i drobiazgowo, zawierając w konkluzji dwa jedynie wnioski. Pierwszy dotyczył konieczności pilnej inwigilacji osób zajmujących się działalnością awiacyjną, drugi znów sprowadzał się do celowości wydania kategorycznego zakazu wszelkich wzlotów nad miasto jako nader niebezpiecznych dla porządku. W obu tych przypadkach sztabskapitan nie odbiegł w niczym od postępowania swych kolegów z innych miast imperium, bowiem dosłownie wszędzie amatorów latania śledzono bezustannie, a zakazy lotów nad miastami wydawano bezzwłocznie, gdy tylko gdzieś pojawił się latający aparat. Policyjni strażnicy carskiego reżimu przewidzieli wcześniej możliwość zrzucania bomb z samolotów, nim zdołały to uczynić sztaby generalne na całym świecie.

Zdając sobie sprawę, że jest otaczany „opieką", Stefan Kozłowski spieszył się tym bardziej. Ponadto najzupełniej niespodziewanie dla siebie przyjął wizytę dwóch nobliwych panów, z których jeden przedstawił się jako wysłannik zarządu Spółki Akcyjnej „Awiata", organizowanej przez księcia Lubomirskiego, drugi zaś jako przedstawiciel Koła Awiatorów przy Stowarzyszeniu Techników. Obaj przybysze z zainteresowaniem obejrzeli aparat, wysłuchali objaśnień o lotniczej drodze awiatora.

— Jesteś pan z wszystkim gotowy? — padło pytanie. — Próby pan dokonałeś, panie Kozłowski?

Kozłowski zaprzeczył, wyjaśniając, że ma kłopoty z układem napędowym. Właśnie zawiodło prawe śmigło wskutek błędu w giętkich wałkach przenoszących obroty.

— Aż dwa śmigła, ho, ho! — dziwił się pan z Koła Awiatorów. — Ciekawa konstrukcja, bardzo ciekawa. Maszyna na sam wygląd potężna. Rozpiętość skrzydeł z osiem metrów...

— Dziesięć — poprawił Kozłowski. — A długość maszyny dziewięć metrów. Ciężar spory, trzysta kilo.

— Motor zdoła to wydźwignąć w powietrze?

— Motor mam dobry, „Anzani", całe sześćdziesiąt koni. Według sprawdzonych obliczeń, powinien aparat wydźwignąć na pięćdziesiąt i więcej metrów. Ale tu znowu kłopot z napędem na śmigła...

— No i co pan zamierzasz uczynić, młody człowieku?

— Wpadło mi do głowy, aby w układzie zastosować liny. Byłem już u paru powroźników, znalazłem nawet takiego na Grzybowskim placu, który takie linki konopne mi sporządzi i to z zapasem na wymianę, jak będzie trzeba.

Panowie pokiwali głowami, poczem objawili właściwy cel wizyty. Książę wraz z Kołem Awiatorów szykowali na czerwiec wielkie pokazy awiacyjne na polu Mokotowskim. Kozłowski mógłby wziąć w nich udział, gdyby maszyna zdatna była do lotu, a jeśli nawet nie, przedstawiłby ją na wystawie aparatów latających.

— Nasza firma odda panu nawet specjalny garaż, nazywany jest on hangarem. Umieści w nim pan maszynę pod dozorem — proponował pan z „Awiaty". — Zgoda, panie Kozłowski?

Konstruktor nie wiedział, co rzec. Już same odwiedziny stanowiły swoisty wyraz uznania dla owocu jego pracy, tak pełnej wyrzeczeń, a tu w dodatku oczekiwał go, zwykłego mechanika, prawdziwy splendor.

— Jak panowie każą — odezwał się wreszcie. — Zaszczyt to dla mnie, wyznam szczerze. Ale stróża dla maszyny mi nie trzeba będzie, nam swoich ludzi, a i sam przy niej stanę...

Wizyta zrobiła swoje wrażenie i na pomocnikach Kozłowskiego. Wydawało mu się, że pracują jeszcze chętniej, tymczasem konstruktor oddał się myślom o nowym sposobie uzyskania pieniędzy od „finansistów". To znów było najważniejsze. Żałował, że zapomniał zapytać gości o szczegóły projektowanych pokazów, o to zwłaszcza, czy ktoś z Koła Awiatorów wystąpi z własną maszyną, obiło się bowiem o jego uszy, że znaleźli się tacy, którzy budują w Warszawie awiony. Jeśli i inni zdążą na czerwiec ze swym dziełem, nie będzie już pierwszy, ale ostatecznie nie miało to znaczenia. Byle maszyna wzleciała, byle wzleciała — jego kierowana dłońmi. Zastanawiał się często, szczególnie podczas dotychczasowych prób kołowania po siekierkowskim polu, czy sprosta pilotażowi.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

POCZĄTKI LOTNICTWA POLSKIEGO

Spośród listów, które ostatnio otrzymałem, kilka dotyczy informacji o książkach, omawiających początki lotnictwa polskiego. Nie tylko. Autorzy w swych listach zachęcają mnie, abym od czasu do czasu przypominał czytelnikom dawno wydane i już wyczerpane publikacje książkowe. Chodzi im o to, aby informacje o książkach wydanych przed kilku laty umożliwiły niejednemu entuzjaście lotnictwa poszukiwanie potrzebnych mu książek wśród znajomych, w bibliotekach lub w antykwariatach. Szczególnie młodym czytelnikom są potrzebne książki z historii lotnictwa polskiego i światowego. Pomagają one m.in. w przygotowaniu się do egzaminów w aeroklubach.

Trzech np. czytelników (Jolanta Pawlikowska z Gdańska, Jan Górecki z Gliwic i Zenon Piekarski z Rzeszowa) pisze w swych listach, iż dopiero od dwóch-trzech lat kompletuje książki o tematyce lotniczej. Mają ich już sporo. Brak im natomiast pozycji z dziejów lotnictwa polskiego. Jolanta Pawlikowska wręcz ma wątpliwości czy na ten temat ukazały się jakiekolwiek książki w naszym kraju. Mimo żmudnych poszukiwań nie udało się jej natrafić na ślad książki o początkach lotnictwa polskiego. Prosi więc redakcję o bliższe dane o nich, jeśli się w ogóle takie ukazały drukiem.

Książki o początkach lotnictwa polskiego ukazały się kilka lat temu, nic więc dziwnego, że ci czytelnicy, którzy stosunkowo od niedawna przystępują do tworzenia własnej biblioteczki lotniczej, napotykają na duże trudności z ich zakupieniem. Publikacje lotnicze wydawane są na ogół w niewielkich nakładach i dlatego też szybko wyczerpują się.

W 1961 r. ukazała się nakładem Wydawnictwa MON interesująca książka Jerzego R. Konieczngo pt. „Zaranie lotnictwa polskiego". Praca ta omawia początki naszych poczynań w lotnictwie, począwszy od legend, pomysłów, przedsięwzięć, pierwszych prób do 1914 roku. Autor przedstawił w niej m.in. rozwój myśli lotniczej i poczynania Polaków, ruch lotniczy w Kongresówce i w Małopolsce, a także omówił pokrótce ówczesne konstrukcje lotnicze.

Drugą książką godną polecenia są „Pierwsze skrzydła", której drugie wydanie, poprawione i uzupełnione, ukazało się w 1972 r., również nakładem Wydawnictwa MON. Materiał zawarty w tej pracy zebrał i opracował Eugeniusz Banaszczyk. Znaleźć można w niej wspomnienia pionierów naszego lotnictwa: Czesława Zbierańskiego, Grzegorza Piotrowskiego, Michała Scipio del Campo, Henryka Segno, Michała Bohatyrewa, Tadeusza Heyne, Jana Nagórskiego, Stefana Kozłowskiego, Ryszarda Bartla, a także szkic o Czesławie Tańskim pióra Jerzego R. Koniecznego.

Informując naszych Czytelników o wspomnianych książkach, chcę jednocześnie zaapelować do Wydawnictwa MON o wznowienie tych potrzebnych i wartościowych tytułów, zresztą ciągle poszukiwanych przez licznych entuzjastów lotnictwa. Książki traktujące o lotnictwie polskim powinny być, moim zdaniem, dostępne w sprzedaży. Pozycjami tego rodzaju interesuje się nie tylko Czytelnik w Polsce ale także poza jej granicami.

obserwator

SPOTKANIA Z ASTRONAUTYKĄ RADZIECKĄ (1)

TWÓRCA ASTRONAUTYKI STOSOWANEJ

Korespondencja własna

Cicha zadrzewiona uliczka przebiegająca w pobliżu terenów Wystawy Osiągnięć Gospodarczych ZSRR w Moskwie. Wysoki szczelny zielony płot wydziela fragment parku ze starodrzewem. Przed kilkunastu laty był to najczujniej strzeżony obiekt w Moskwie, opatrzony godłem najwyższej tajemnicy państwowej. Tu bowiem mieszkał i pracował legendarny już za życia Generalny Konstruktor Statków Kosmicznych ZSRR, którego nazwisko ujawnione dopiero po jego śmierci brzmiało: **Sergiusz Korolew.**

Jestem wśród pierwszych dziennikarzy polskich, którzy właśnie dziś przekroczyli próg tego Domu-Muzeum. Na zadrzewionym obszarze o powierzchni 0,8 hektara znajduje się wzniesiona w 1957 roku skromna jednopiętrowa willa z wykuszem, werandą oraz tarasem utrzymana w barwach szarych i zielonych. Przed nią duży okrągły klomb z kwiatami tworzący podjazd. Promienie zachodzącego słońca złocą korony drzew. Jest spokój i cisza. Nastrój taki, jakby za chwilę w drzwiach domu miał się ukazać witający nas Gospodarz...

GOSPODARZ

Dyskretnie zjawia się przewodnik i nie płosząc intymnego nastroju oprowadza nas po parku, po ulubionych miejscach Korolewa, alei modrzewiowej, dużej altanie. Oto niewielka ławeczka pod dębem. Tu Korolew zwykł siadać z przyjaciółmi. Tu właśnie zrobiono znane zdjęcie uśmiechniętego Korolewa w rozmowie z Gagarinem. Na drzewie, nad ławeczką podkowa końska. Korolew znalazł ją podczas kąpieli w rzece i sam ją tam przybił — na szczęście. Nie był przesądny, ale jako stary lotnik (miał najwyższe uprawnienia pilota szybowcowego) nie lubił kusić losu. W dniach startów na kosmodromie zawsze chodził w starym ubraniu. Na lotnisko zabierał zawsze szary, stary szalik.

Dziś wiemy, że Korolew miał szczęście. Za jego życia żaden z kosmonautów (a było ich 11 w Kosmosie) nie stracił życia. Udawały się też wszystkie bezzałogowe eksperymenty kosmiczne.

Jakim był na co dzień twórca radzieckiego przemysłu rakietowego i astronautycznego? Podkreślam: twórca, bo właśnie on doprowadził do powstania tego nowego przemysłu. Genialny konstruktor i znakomity organizator wielkich programów rakietowych oraz kosmicznych musiał być mocnym człowiekiem. I był nim. Wymagający, często ostry. Ale przy tym sprawiedliwy w ocenach postaw ludzkich. Za błędy karał, ale przed najwyższymi władzami brał na siebie odpowiedzialność za takie czy inne niepowodzenia. Umiał podejmować decyzje najtrudniejsze. Gdy uczeni i konstruktorzy projektujący pierwsze lądowniki księżycowe spierali się na temat właściwości gruntu Srebrnego Globu — Korolew przerwał dyskusję pisząc na protokole ich narad: „Grunt na Księżycu twardy! S. Korolew".

Był też marzycielem, owładniętym bez reszty myślą o kosmicznym locie człowieka w rakiecie. Już w latach wojny, gdy zajmował się przyspieszaczami rakietowymi do samolotów, robił szkice przyszłych pojazdów kosmicznych. Zawsze tam była wyrysowana sylwetka kosmonauty. Potem otaczał się tylko ludźmi wierzącymi w możliwość lotu kosmicznego człowieka. Wątpiących usuwał z grona swych przyjaciół i współpracowników.

Pracował bardzo intensywnie. W pobliżu domu Korolewa mieszkali jego najbliżsi współpracownicy. Gdy trzeba było, wzywał ich do siebie bez względu na porę dnia lub nocy.

W jego gabinecie znajduje się tablica ścienna i dużo plasteliny. Zdarzało się nieraz, że Korolew sam tworzył nocą z plasteliny formy przestrzenne przyszłych konstrukcji rakietowych, które rano konstruktorzy przekształcali w rysunki techniczne.

Korolew kochał przyrodę. Sadził kwiaty i krzewy. Niemal wszystkie obrazy zdobiące wnętrza domu, to pejzaże, drzewa, kwiaty. We wszystkich wnętrzach dominują barwy pastelowe, najczęściej zielone, i drewno dębowe. Ulubieńcem Korolewa był pies Dżoj. Ponieważ pies deptał kwiaty, Korolew zrobił mu przemyślne przeszkody zmuszające do biegania po ścieżkach, które nazwał „systemem antydżoj".

Był średniego wzrostu, tęgi. Kochał życie, śpiew, zwłaszcza romanse cygańskie. Sam nieźle śpiewał. Nosił okulary w złotej oprawie z drutu. Ostatni raz wyszedł z domu w szarej jesionce, futrzanej czapce i w czarnych butach. I te właśnie rzeczy znajdują się obecnie w szatni, w holu domu.

Lubił czyste powietrze. Za jego życia żaden samochód nie podjechał pod sam dom. Musiał pozostać tuż za bramą wjazdową. Stąd Korolew szedł spacerkiem do domu. Nie miał też własnego samochodu.

Rozliczne obowiązki zawodowe komplikowały życie rodzinne Korolewa. Zdarzało się bowiem, że i po pół roku nie było go w domu. Z pierwszą żoną rozwiódł się w 1930 roku. Córka z tego małżeństwa ma obecnie czterdzieści lat. Po raz drugi ożenił się w 1947 roku, lecz nie miał dzieci.

Chorował od lat, ale nie lubił lekarzy. Być może, gdyby się oszczędzał i stosował do zaleceń lekarzy, żyłby dłużej. Ale o tym nawet nie chciał słyszeć.

DOM

W holu domu wyłożonym dębową boazerią, znajdują się: czerwony dywan, szatnia i drewniane schody na górę. Z prawej — wejście do dużego pokoju dziennego z marmurowym kominkiem. W wykuszu wielkie zielone palmy. Przy kominku stylowy stolik i sześć miękkich foteli skórzanych. W rogu telewizor „Rubin-103" i radiola. Kryształowe żyrandole. Tu Korolew przyjmował swych gości.

Sergiusz Korolew (1907—1966)

Zdjęcie: APN

Obok, oddzielony składaną ścianką drewnianą, pokój jadalny. Wielki stół na dwanaście osób zrobił sam Korolew. Przy krótkim boku stołu dwa krzesła: Korolewa (z prawej) i jego żony. I znów zielone palmy. W kredensie duża zastawa stołowa zielono-złota, wybrana osobiście przez Korolewa. Na oszklonej werandzie — duży stół oraz drabinka gimnastyczna, na której ćwiczyła żona Korolewa, Nina.

Na piętrze znajduje się gabinet Korolewa i sypialnia. W gabinecie wielkie biurko zawalone książkami, tak jak je pozostawił opuszczając po raz ostatni swój dom. Z boku wypełnione regały biblioteczne. Przeważają książki o tematyce technicznej: lotniczej, chemicznej i atomistycznej. Na marginesach uwagi Korolewa. Są też amerykańskie czasopisma lotniczo-astronautyczne. Za fotelem Korolewa obraz przedstawiający Lenina oraz jego mała rzeźba. Przed biurkiem miękkie fotele. Poza tym tablica ścienna i kilka globusów. No i znów zielone palmy. Na ścianach portrety K. Ciołkowskiego i F. Candera, których Korolew bardzo cenił. Warto dodać, że Ciołkowski wysoko ocenił pierwszą publikację młodego Korolewa i chociaż spotkali się tylko raz, zawsze żywili do siebie głęboki szacunek.

W sypialni szerokie łóżko, szafa ubraniowa i lustro toaletowe żony Korolewa. Dużo zieleni przy oknie.

Był człowiekiem skromnym. Niewiele wymagał dla siebie. I może dlatego jest wciąż tak bliski wszystkim, którzy odwiedzają jego dom. Osobowość Korolewa urzekła również czołowych specjalistów astronautycznych z USA, których tegoroczny pobyt w Domu-Muzeum wybiegł daleko poza ramy protokołu dyplomatycznego.

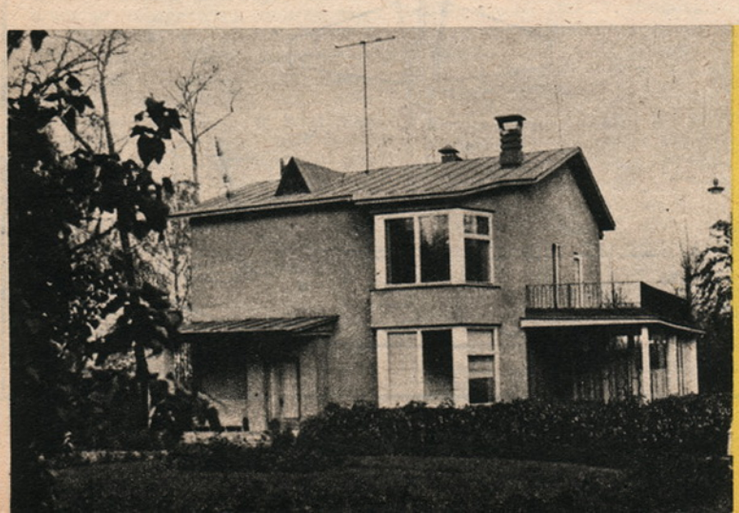
Inna sprawa, że osobowość Korolewa dominuje w całym domu. On wybierał meble, zatwierdzał projekty wnętrz, pielęgnował kwiaty. Czuje się, że dom ten był zorganizowany z precyzją komputera, ale chyba brak w nim śladów ręki kobiecej.

Przed wyjściem chylimy w skupieniu głowy przed maską pośmiertną Korolewa i po wysłuchaniu fragmentu jego przemówienia wygłoszonego tuż przed startem Gagarina, odtworzonego z taśmy magnetofonowej, opuszczamy Dom-Muzeum. Ten metaliczny, twardy głos Korolewa będziemy długo pamiętali.

Sergiusz Korolew — wszechstronnie utalentowany konstruktor, uczony i organizator jest dziś stawiany obok Konstantego Ciołkowskiego. Ciołkowski — to twórca astronautyki teoretycznej zaś Korolew — astronautyki stosowanej. A przyjaciele nazywają go po prostu człowiekiem pisanym z dużej litery.

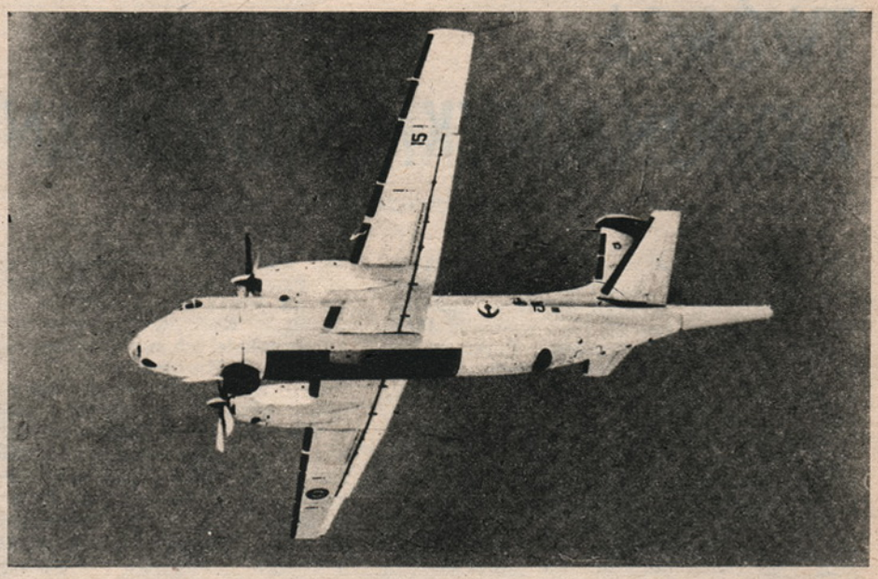
Dodam jeszcze, że naszym znakomitym przewodnikiem był Bohater Związku Radzieckiego, pułkownik rezerwy Dymitr Suponin, pilot który na samolotach szturmowych Il-2 wykonał 1200 lotów bojowych.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI



Dom-Muzeum Sergiusza Korolewa w Moskwie. Widok od strony podjazdu. Na parterze — pokój dzienny z jadalnią i weranda. Na piętrze — gabinet i sypialnia. Zdjęcie domu Korolewa publikowane po raz pierwszy w Polsce.

Zdjęcie: CAF — Radkiewicz



SAMOLOT PATROLOWY BREGUET-1150 „ATLANTIC"

W 1958 r. Komitet Uzbrojenia NATO ogłosił tzw. wymagania taktyczno-techniczne na morski samolot patrolowy, który miał zastąpić już przestarzały Lockheed P-2 „Neptune". Zwycięzcą w konkursie, na który zgłoszono 25 projektów z szeregu krajów, okazał się projekt francuskiej wytwórni Breguet, oznaczony 1050 „Atlantic". Zamówiono dwa prototypy (pierwszy oblatano w październiku 1961 r.) i dwa samoloty próbnej serii (oblot pierwszego samolotu — 25 luty 1963 r.). Po uzyskaniu pozytywnych wyników w próbach rozpoczęto produkcję seryjną początkowo na zamówienie Francji (40 samolotów) i RFN (20). W następnej serii wyprodukowano jeszcze 27 samolotów dla Holandii (9) i Włoch (18). W produkcji samolotu oprócz Francji zaangażowane były inne kraje: Holandia (Fokker), RFN (Dornier i MBB), Belgia i Włochy. Dostawy seryjnych samolotów rozpoczęto w grudniu 1965 r., produkcję zakończono w 1973 r. W najbliższych latach przewiduje się opracowanie i produkcję nowej, zmodernizowanej wersji samolotu, oznaczonej Mk-II.

Niejeden z naszych pilotów myśliwskich, w czasie lotu patrolowego nad Bałtykiem, miał okazję spotkać się z „Atlantikiem", którego załoga przejawiała zainteresowanie naszymi wybrzeżami...

Breguet-1150 „Atlantic" jest dwusilnikowym, wolnonośnym średniopłatem, konstrukcji metalowej .Zadaniem tego samolotu są długotrwałe loty patrolowe oraz wykrywanie i zwalczanie okrętów podwodnych. Załoga składa się z 12 osób: 2 pilotów, 3 obserwatorów, 1 koordynatora taktycznego, 1 nawigatora i 5 operatorów urządzeń elektronicznych. Na pokładzie samolotu jest miejsce na drugi komplet załogi, dzięki czemu w długo trwających lotach możliwa jest praca na zmiany.

Wyposażenie elektroniczne składa się z radaru w wysuwanej gondoli pod przednią czaszą kadłuba, wykrywaczy anomalii magnetycznej w wysięgniku z tyłu kadłuba oraz urządzenia zakłócającego w owiewce na szczycie usterzenia pionowego. Ekran radarowy o wymiarach 80 × 80 cm przedstawia obraz terenu o wymiarach 22 × × 22 km.

Komora bombowa o pojemności 30 m³ mieści 4 torpedy kierowane typu Mk 44 „Brush", albo 9 torped z głowicami akustycznymi LX-4, wszystkie typu standardowych bomb NATO, bomby głębinowe 175 kg produkcji francuskiej lub USA i inne typy uzbrojenia. Ponadto pod skrzydłami mogą być zawieszone pociski powietrze-ziemia (woda) typu AS-12 lub inne.

Konstrukcja samolotu jest konwencjonalna.

Skrzydła o obrysie trapezowym, trójdzielne; wznios w częściach skrajnych. Profil laminarny z serii NACA 64. Konstrukcja trzy-dźwigarowa typu fail-safe. Powłoka kesonu wykonana jako płyta przekładkowa z wypełniaczem ulowym. Również szczelinowe klapy (na 75% rozpiętości) wypełnione są metalową ulownicą. Lotki wspomagane spoilerami. Hamulce aerodynamiczne. Pneumatyczne odladzacze na krawędziach natarcia.

Kadłub konstrukcji skorupowej o przekroju kształtu ósemki (8). Skorupa przekładkowa z wypełniaczem ulowym w części ciśnieniowej, obejmującej kabinę przedniego obserwatora, kabinę pilotów, przedział taktyczny, pomieszczenie wypoczynkowe i tylne pomieszczenie obserwatorów i operatorów wykrywaczy anomalii magnetycznych.

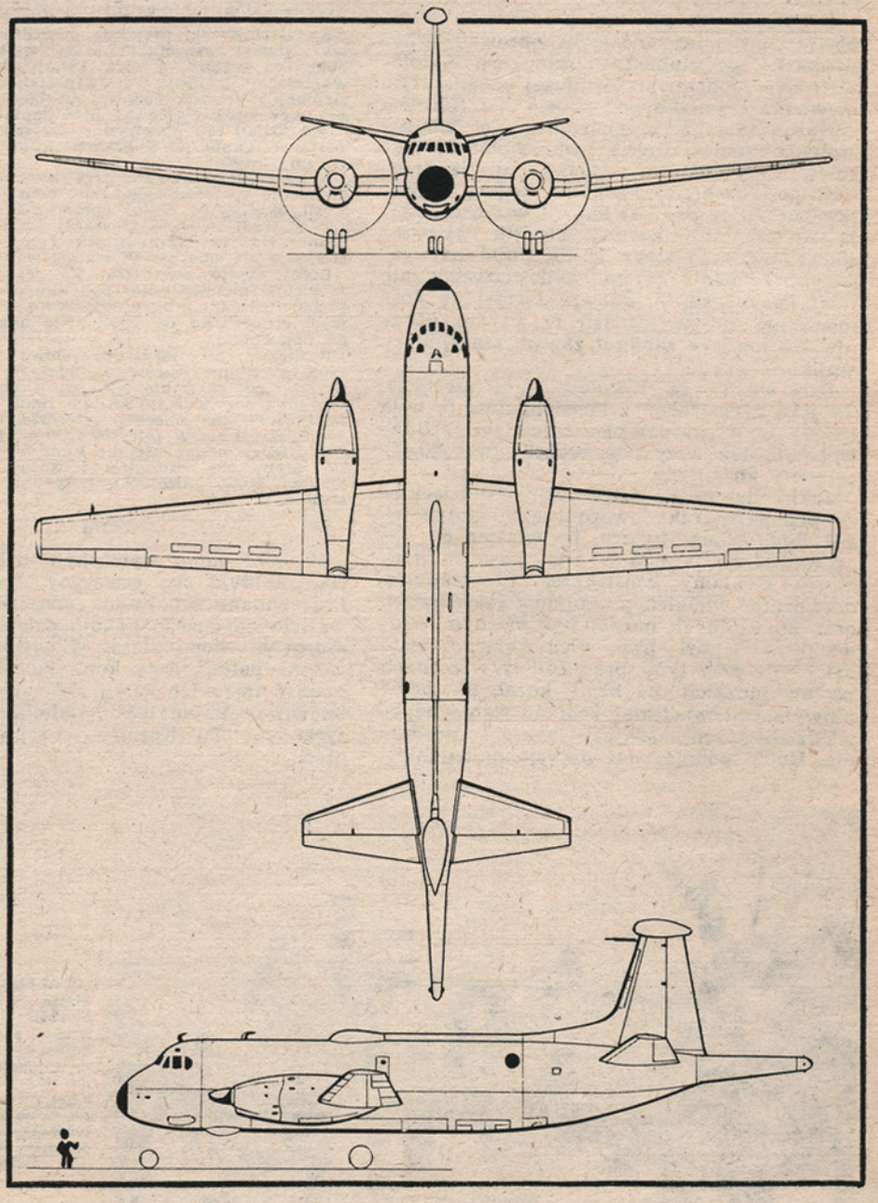
Usterzenie wolnonośno-klasyczne o konstrukcji identycznej jak skrzydła. Sterowanie hydrauliczne zdwojone.

Podwozie trójkołowe z kołem przednim, całkowicie chowane hydraulicznie w locie. Wszystkie zespoły dwukołowe.

Napęd stanowią dwa silniki turbośmigłowe Rolls-Royce „Tyne" RTy20Mk 21 produkcji francuskiej (SNECMA), o mocy 6100 KM każdy, napędzające 4-łopatowe śmigła metalowe Ratier, średnicy 4,9 m.

Sześć zbiorników integralnych w skrzydłach mieści łącznie 21 000 l paliwa.

(J. Ś.)



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 36,30 m, długość — 31,75 m, wysokość — 11,33 m, pow. nośna — 120,34 m², wydłużenie — 11, pomieszczenie taktyczne — 8,6 × 2,7 × 1,9 m, pomieszczenie wypoczynkowe — 5,1 × 2,7 × 1,9 m, komora bombowa — 9,0 × 2,2 × 1,5 m.

Masy: Masa bez paliwa (max. — 34 470 kg, masa całkowita (startowa) — 43 500 kg, ładunek (max.) — 18 550 kg, obciążenie pow. — 350 kg/m², obciążenie mocy — 3,55 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 660 km/h, prędkość przelotowa — 560 km/h, prędkość patrolowa — 320 km/h, wznoszenie — 12,4 m/s, pułap — 10 000 m, zasięg (max.) — 9000 km, czas trwania lotu (max.) — 18 h, start na 11 m — 1500 m.

Planetę Wenus obiegają obecnie dwa sztuczne satelity „Wenus-9" i „Wenus-10". Również dwa automaty radzieckie, które wylądowały na planecie po oddzieleniu się od swych stacji macierzystych, badają powierzchnię i wykonują zdjęcia. Wszystkie informacje docierające na Ziemię są rewelacyjne, bo w większości obalają dotychczasowe wyobrażenia o planecie Wenus. Nikt na przykład nie przypuszczał, że atmosfera jest tam na tyle przezroczysta, że można wykonywać zdjęcia w oświetleniu bardzo zbliżonym do warunków ziemskich. O wyprawie automatów na planetę Wenus jedynie sygnalizujemy, bowiem temat to rozległy, wymagający osobnego, szczegółowego omówienia. O doniosłości przeprowadzenia przez naukę i technikę radziecką wielkiego doświadczenia świadczyć mogą gratulacje od przywódców radzieckich: Leonida Breżniewa, Nikołaja Podgornego i Aleksieja Kosygina, przekazane uczestnikom eksperymentu z radzieckimi stacjami automatycznymi „Wenus-9" i „Wenus-10". Pomyślny lot stacji automatycznych „Wenus-9" i „Wenus-10" — stwierdzają między innymi przywódcy radzieccy — jest wielkim zwycięstwem radzieckiej nauki i techniki, ogromnym wkładem do skarbnicy światowej nauki, ma ważne znaczenie dla całej ludzkości.

Uwagę zachodnich specjalistów od zagadnień dalekosiężnej łączności zwrócił fakt wprowadzenia przez ZSRR trzech sztucznych satelitów geostacjonarnych. Chodzi o „Kosmos-775", „Kosmos-637" i „Mołnia 1-S". Satelity te, których apogeum wynosi około 35 900 km, są niewątpliwie zapowiedzią wysłania na orbitę okołoziemską specjalnego telekomunikacyjnego satelity geostacjonarnego, lub nawet systemu tego rodzaju satelitów dla obsługi międzynarodowej sieci łączności.

Łączność satelitarna jest obecnie zagadnieniem pierwszoplanowym. Na ostatnio zorganizowanej światowej wystawie telekomunikacji (Genewa — Szwajcaria) pokazano eksponaty dostarczone przez 360 wystawców z 37 krajów. Między innymi demonstrowano małe przewoźne stacje do łączności satelitarnej produkcji francuskiej. Współpracują one z satelitą francusko-zachodnioniemieckim „Symphonie". Podczas trwania wystawy (Telecom-75) rozegrano partię szachów między graczami szwajcarskimi i amerykańskimi. Ruchy poszczególnych figur na obu szachownicach oddalonych o setki kilometrów od siebie przekazywane były za pośrednictwem satelity „Intelsat" poprzez stacje naziemne w USA i Szwajcarii. Znana wytwórnia RFN Siemens podpisała niedawno kontrakt na budowę w Kuwejcie naziemnej stacji satelitarnej. Stacja ma współpracować z satelitami łącznościowymi serii „Intelsat" począwszy od roku 1977.

Amerykańska stacja kosmiczna „Skylab" oraz wyposażenie naukowe związane z programem badawczym przekazane zostało do muzeum lotnictwa i astronautyki przy Instytucie im. Smithsona. Tym samym, jak twierdzą niektóre źródła amerykańskie, rozdział zatytułowany jako „badania przestrzeni okołoziemskiej przy pomocy Skylaba" został zamknięty.

Odchodzą także astronauci. Alfred Worden zamierza opuścić szeregi NASA, a także porzucić chce służbę wojskową. Charles Duke zapowiada rezygnację z pracy w NASA od stycznia przyszłego roku. Po przeszło 18-letniej służbie wojskowej i ten astronauta chce wybrać zawód cywilny. Natomiast generał Thomas Stafford już od 1 listopada objął stanowisko komendanta ośrodka badawczego w wojskowej bazie im. Edwardsa w Kalifornii.

18 września wysłany został do USA najnowszy satelita zbudowany w RFN i noszący miano „Helios-B". Satelita ten ma być wyniesiony w grudniu roku bieżącego lub styczniu roku przyszłego. Nie o satelitę jednak chodzi, a o dalsze plany zachodnioniemieckiego przemysłu kosmicznego, który jak na razie nie ogłosił swego programu rozwojowego.

P. E.

SPORT

■ **15 grudnia** br. mija 75 lat od założenia pierwszego klubu lotniczego w Szwecji. Z tej uroczystej okazji wybito specjalny medal z podobizną króla Karola Gustawa XVI, a na odwrocie medalu umieszczono rysunki balonu, starego samolotu i nowoczesnej maszyny sportowej. Twórcą medalu jest Olle Brandqvist, znany szwedzki plastyk.

■ **Amerykanin** Don Davis ma oryginalne hobby. Zbiera mianowicie poezję szybowcową. Z zawodu jest architektem, uprawia sport szybowcowy, ale — jak twierdzi — prawdziwe zadowolenie daje mu poezja. Podobno istnieje spora ilość wierszy napisana niekoniecznie przez szybowników. Na to wszystko poluje pan Davis. Ostatnio otrzymał sporo poematów z Kanady, Australii, a nawet Grecji. Zbieracz obiecuje, że po pewnym czasie zbiór swój ogłosi drukiem.

■ **Z powodu** śmierci jednego z współtwórców szybowca „Concept-70" wstrzymano na razie wytwarzanie tego jedynego szybowca z tworzyw sztucznych, znajdującego się w USA w produkcji seryjnej. Jak wynika z oświadczenia wytwórcy, szybowiec miał być budowany w ilości około 4 sztuk miesięcznie w roku 1976.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **II Międzynarodowe** zawody szybowcowe kobiet, które odbyły się w roku bieżącym w Lesznie, odbiły się szerokim echem wśród szybowniczek i szybowników na całym świecie. Wnioskując z licznie zamieszczanych publikacji zawody podobały się, a organizacja imprezy według naszych przemiłych gości była doskonała. Amerykanka Irene Kramar w miesięczniku „Soaring" w sprawozdaniu z zawodów oprócz pochwały imprezy bogato zdobi swój artykuł podchwyconymi polskimi słowami.

■ **Od 3 do 12 października** w Nowym Meksyku odbyły się międzynarodowe zawody balonów na ogrzane powietrze. 60 pilotów balonowych z około 20 państw walczyło o palmę, jak to się mawia, pierwszeństwa. Wyniki tej oryginalnej imprezy, w której między innymi limitowana była wysokość lotu, podamy w najbliższych numerach. (l)

TRANSPORT

■ **Głównym** przewoźnikiem na trasie północno-atlantyckiej jest amerykańskie towarzystwo TWA. Wykonując przeciętnie 42 loty dziennie, przewiozło ono przez północny Atlantyk w I półroczu br. 668 tys. pasażerów przy średnim wykorzystaniu ciężaru handlowego 49,7%. Następne miejsca zajmują: „Pan American" — 25 lotów i 486 tys. pasażerów przy wskaźniku 49,4%; „British Airways" — 16 i 316 tys. (57,6%); „Air France" — 10 i 272 tys. (62,6%) i „Lufthansa" — 12 i 244 tys. (50,5%).

Nasz LOT wykonując w stosunku dziennym tylko 0,9 lotów przewiózł 16,2 tys. pasażerów przy rekordowym wykorzystywaniu zdolności przewozowej — 72,1%, gdy następne co do wielkości przewozów towarzystwo „Finnair" przy 1,8 lotach dziennie przewiozło tylko 14,4 tys. pasażerów, mając wskaźnik o połowę niższy (35,9%).

■ **Obecnie** istnieją aż trzy organizacje międzynarodowe, zrzeszające porty lotnicze: Airport Operators Council International z siedzibą w Waszyngtonie, reprezentująca w zasadzie porty północno-amerykańskie, International Civil Airport Association z siedzibą w Paryżu, do której oprócz europejskich należy także wiele portów afrykańskich, azjatyckich i południowo-amerykańskich oraz Western European Airports Association w Brukseli, zrzeszająca porty lotnicze Europy zachodniej. Stowarzyszenia te dążą obecnie do utworzenia jednej wspólnej reprezentacji na wzór IATA. Głównym rzecznikiem tej idei jest sekretarz generalny ICAA, A. Rojiński.

■ **W centrum** Montrealu została otwarta nowa siedziba Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. W 27-piętrowym gmachu ICAO zajmuje 15 kondygnacji oraz przylegającą część konferencyjną gmachu. ICAO zatrudnia obecnie ok. 1000 pracowników, w tym 600 w Montrealu. Do tej liczby dochodzi prawie 100 osób pracujących w biurach 30 członków Rady.

■ **11 głównych** towarzystw przewozów regularnych w Stanach Zjednoczonych wykazało na 30 czerwca br. straty roczne wysokości 107 mln dol., gdy w roku poprzedzającym miały one zysku 137 mln. Najgorsze wyniki osiągnęły: „United", TWA i „Pan American".

■ **Kuba** zawarła wstępną umowę o komunikacji lotniczej z Kanadą. obejmuje ona również loty czarterowe.

■ **Rozbudowa** portu lotniczego Moskwy — Szeremietiewo pozwala na zwiększenie przepustowości dworców do 1200 pasażerów na godzinę.

■ **W Czechosłowacji** wprowadzona została automatyczna rezerwacja miejsc według systemu SITA-GABRIEL, przyjętego także w Polsce, na Węgrzech i w Bułgarii. Praga i Bratysława otrzymały połączenia z 13 miastami na wszystkich kontynentach.

■ **W planie** rozwojowym ČSA przewiduje się zakup samolotów Jak-40 (w 1976 r.) i 120-miejscowych Jak-42 (w latach 1978—1980).

■ **Węgierski** „Malev" wykona w roku bieżącym ok. 600 lotów w eksporcie kurcząt i nabiału. M.in. przewiezie prawie 600 ton zamrożonego masła do Tripolisu i Teheranu.

■ **Choć zawdzięczają** swoją nazwę słoniom, jumbo-jety B-747 nie są jedynymi samolotami nadającymi się do powietrznego przewozu tych olbrzymów. Specjalizujące się w przewozie słoni towarzystwa UTA i „Air Afrique" używają do tego celu samolotów DC-8-55. (o)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

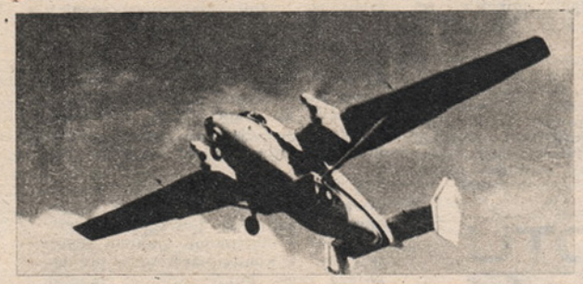
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, ANDRZEJ JACYSZYN — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie 78 zł, kwartalnie 39 zł. Prenumeratę przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele w terminach: — do dnia 25 listopada na I kwartał, I półrocze i cały rok następny; do dnia 10 każdego miesiąca (z wyjątkiem grudnia) poprzedzającego okres prenumeraty. Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne oraz wszelkiego rodzaju inne zakłady pracy składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW oraz prenumeratorzy indywidualni, zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Wronia 23, 00-840 Warszawa. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 7.XI.1975 r. Zam. 5280.
INDEKS 37703/37505

B-102.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

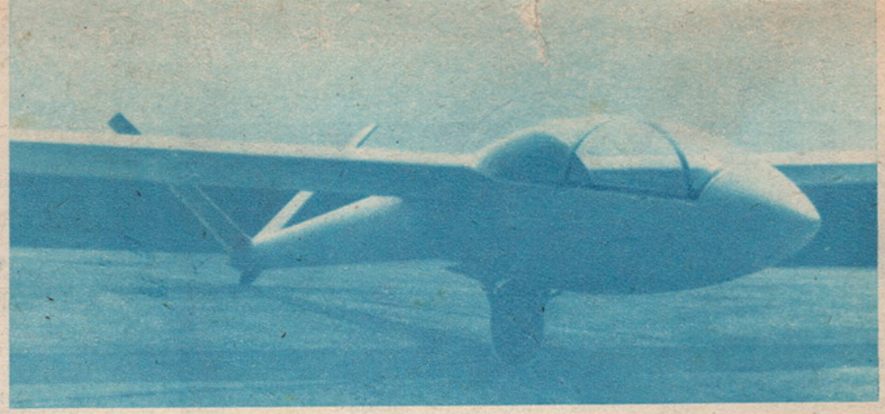
NOWY SAMOLOT PASAŻERSKI

Dwusilnikowy pasażerski samolot turbośmigłowy An-28 konstrukcji dr. inż. Olega Antonowa jest przewidziany jako następca samolotu An-2 na liniach lokalnych „Aeroflotu". Pierwszy prototyp tego samolotu był oblatany z silnikami TWD-850 (2 x 810) KM; we wrześniu 1969 r. pod oznaczeniem An-14M. Po zakończeniu prób państwowych w 1972 r. samolot otrzymał oznaczenie An-28. W kwietniu 1975 r. oblatano kolejny prototyp An-28 (na zdjęciu) z silnikami turbośmigłowymi TWD-10A o mocy 960 KM każdy. Oto jego dane: rozpiętość — 22,0 m, długość — 12,98 m, wysokość — 4,6 m, masa całkowita — 5 700 kg, ładunek handlowy — 1 500 kg, prędkość przelotowa max. — 350 km/h, zasięg z max. ładunkiem handlowym — 1 000 km, wznoszenie — 12 m/s (z 1 silnikiem — 4 m/s), start na przeszkodę 15 m — 270 m, lądowanie znad przeszkody 15 m — 270 m. Liczba pasażerów — 15 (lub 800 kg ładunku chemicznego w wersji rolniczej).



KONSTRUKTOR „ACROSTARA"

Konstruktorem najlepszego dotąd wyczynowego samolotu akrobacyjnego „Acrostar" jest kapitan samolotu szwajcarskich linii lotniczych „Swissair" — Arnold Wagner (na zdjęciu z żoną).

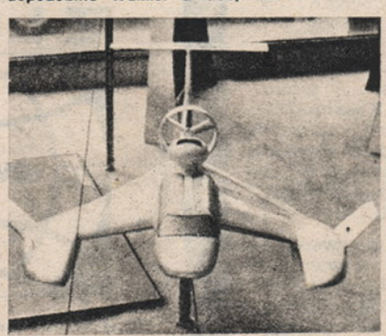


SZYBOWIEC W PUDEŁKU

Najnowszym amerykańskim szybowcem klasy standard przewidzianym do samodzielnego montażu z zestawu części jest Schreder-Bryan HP-18 o konstrukcji metalowej i doskonałości 40. Rozpiętość — 15,0 m, długość — 7,16 m, wysokość — 1,57 m, pow. nośna — 10,66 m², wydłużenie — 21,1. Masa własna — 191 kg, masa całkowita — 326 kg (417 kg z balastem wodnym). Prędkość max. dopuszczalna — 241 km/h, prędkość min. — 57 km/h, min. opadanie — 0,52 m/s. Profil płata — Wortmann FX-67-150. Czas budowy szybowca z pudełka — ok. 500 h.

JESZCZE EKRANOPŁAT

Tak ma wyglądać ekranopłat RFB X-114 będący powiększoną wersją X-113M budowany w RFN. Będzie to amfibia zabierająca 6 pasażerów. Prędkość przelotowa — 125 km/h, zasięg — 1 000 km. Masa całkowita — 1 350 kg. Śmigło pchające otunelowane. Silnik: prawdopodobnie Wankel o mocy 150 KM.

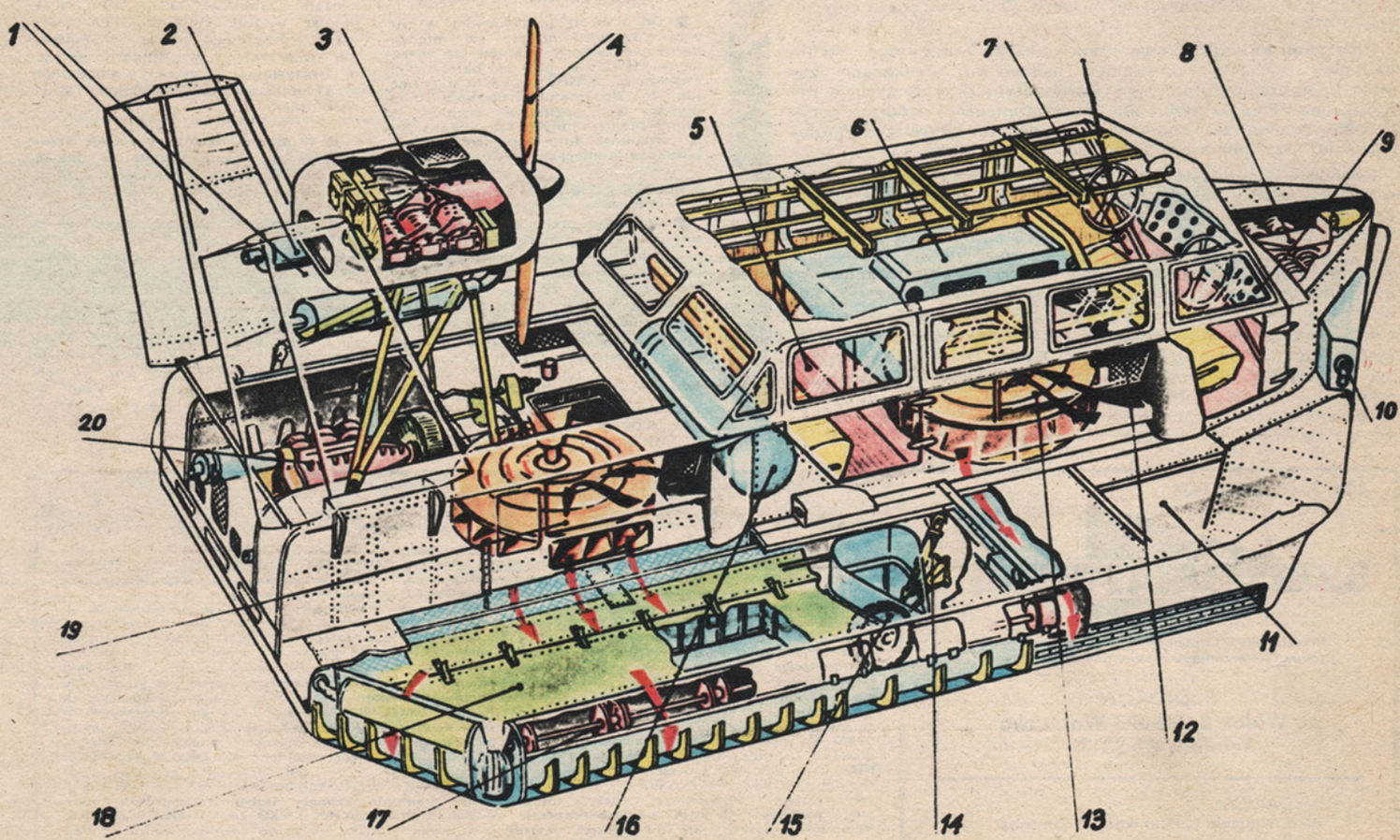


KOLCZATKA

Dziwny obiekt przypominający wyglądem owoc kasztana, to balon-sonda meteorologiczna — „Jimsphere" służący do precyzyjnych pomiarów ruchów mas powietrza na różnych wysokościach. Średnica — 1,9 m. Powłoka z nylonu pokrytego warstwą aluminium służącego jako reflektor dla fal elektromagnetycznych wysyłanych przez radiolokator trajektografu. Stożki na pokryciu ułatwiają przebijanie się balonu przez masy powietrza oraz pomiar prędkości ich ruchów.

PODUSZKOWIEC POWIETRZNY

Przekrój perspektywiczny przedstawia brytyjski doświadczalny poduszkowiec powietrzny Vickers VA-2. Długość — 9,24 m, szerokość — 4,57 m, wysokość — 3,35 m. masa całkowita — 3 765 kg, ładunek płatny — 385 kg. Prędkość max. — 111 km/h, zasięg max. — 140 km. Oznaczenia: 1 — stateczniki pionowe, 2 — rury wydechowe, 3 — napędowy silnik tłokowy RR-Continental 0—470L (230 KM), 4 — śmigło (średnica — 2,29 m), 5 — kabina pasażerska (3 osoby), 6 — urządzenie klimatyzacyjne, 7 — kabina załogi (2 osoby), 8 — przedni silnik nośny RR-Continental 0—300B (133 KM), 9 — tablica pokładowa, 10 — rura wydechowa, 11 — pokład z wypełniaczem ulowym z papieru bakelizowanego, 12 — wlot powietrza, 13 — wentylator przedni, 14 — goleń podwozia, 15 — podwozie do transportu kołowego, 16 — zbiornik paliwa, 17 — klapy-przerywacze, 18 — komora nośna, 19 — wentylator tylny, 20 — tylny silnik nośny. Konstrukcja ze stopów lekkich i laminatów szklanych.



Zdjęcia i rysunki: „Flieger Revue", „Aviation Magazine", „Aerokurier", „Air Cosmos".